Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

26 de fevereiro de 2026 *

«Recurso de decisão do Tribunal Geral — Concorrência — Acordos, decisões e práticas concertadas — Mercado do frete aéreo — Decisão da Comissão Europeia que declara uma infração ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e ao artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos — Coordenação de elementos do preço dos serviços de frete aéreo (sobretaxa combustível, sobretaxa segurança e recusa de pagamento de comissões sobre as sobretaxas) — Serviços de frete de entrada — Competência territorial da Comissão — Efeitos qualificados — Infração única e continuada — Regulamento (CE) n.º 1/2003 — Artigo 25.º — Prescrição dos poderes punitivos da Comissão — Fundamento relativo à prescrição — Caráter de ordem pública»

No processo C-367/22 P,

que tem por objeto um recurso de um acórdão do Tribunal Geral nos termos do artigo 56.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, interposto em 7 de junho de 2022,

Air Canada, com sede em Saint-Laurent (Canadá), representada por I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, e T. Soames, avocat,

recorrente,

sendo a outra parte no processo:

Comissão Europeia, representada por P. Caro de Sousa e A. Dawes, na qualidade de agentes, assistidos por G. Peretz, BL,

recorrida em primeira instância,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: I. Jarukaitis (relator), presidente da Quarta Secção, exercendo funções de presidente da Quinta Secção, E. Regan e D. Gratsias, juízes,

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: R. Stefanova-Kamisheva, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 10 de abril de 2024,

* Língua do processo: inglês.

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 5 de setembro de 2024,

profere o presente

Acórdão

1 Com o presente recurso, a Air Canada pede a anulação do Acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 30 de março de 2022, Air Canada/Comissão (T-326/17, a seguir «acórdão recorrido», EU:T:2022:177), que negou provimento ao seu recurso de anulação da Decisão C(2017) 1742 final da Comissão, de 17 de março de 2017, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (Processo AT.39258 — Frete aéreo) (a seguir «decisão controvertida»), na parte que lhe diz respeito, e, a título subsidiário, a anulação da coima que lhe foi aplicada ou a redução do seu montante.

Quadro jurídico

Acordo Aéreo CE-Suíça

2 O Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos, assinado no Luxemburgo, em 21 de junho de 1999, e aprovado em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 2002/309/CE, Euratom do Conselho e da Comissão, no que se refere ao Acordo relativo à Cooperação Científica e Tecnológica de 4 de abril de 2002 relativa à celebração de sete acordos com a Confederação Suíça (JO 2002, L 114, p. 1; retificação no JO 2015, L 210, p. 38) (a seguir «Acordo Aéreo CE-Suíça»), entrou em vigor em 1 de junho de 2002. Os artigos 8.º e 9.º desse acordo correspondem, *mutatis mutandis*, respetivamente, aos artigos 101.º e 102.º TFUE.

3 Nos termos do artigo 11.º do referido acordo:

«1. As disposições dos artigos 8.º e 9.º serão aplicadas […] pelas Instituições comunitárias, de acordo com a legislação comunitária enunciada no anexo do presente Acordo, tendo em conta a necessidade de estreita colaboração entre as instituições comunitárias e as autoridades suíças.

2. As autoridades suíças decidirão, em conformidade com o disposto nos artigos 8.º e 9.º, sobre a admissibilidade de acordos, decisões e práticas concertadas […] relativamente a rotas entre a Suíça e países terceiros.»

4 O Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos [101.º] e [102.º TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1), passou a ser aplicável no âmbito do mesmo acordo, com efeitos a partir de 5 de dezembro de 2007, pela Decisão n.º 1/2007 do Comité Misto Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos instituído pelo Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos de 5 de dezembro de 2007 que substitui o anexo ao Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (JO 2008, L 34, p. 19). Nessa data, substituiu o Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho de 14 de dezembro de 1987 que

estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às empresas do setor dos transportes aéreos (JO 1987, L 374, p. 1), que figurava no anexo do acordo aéreo CE-Suíça desde a sua entrada em vigor.

Tratado FUE

5 O artigo 101.º, n.º 1, TFUE, dispõe:

«São incompatíveis com o mercado interno e proibidos todos os acordos entre empresas, todas as decisões de associações de empresas e todas as práticas concertadas que sejam suscetíveis de afetar o comércio entre os Estados-Membros e que tenham por objetivo ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência no mercado interno, designadamente as que consistam em:

a) Fixar, de forma direta ou indireta, os preços de compra ou de venda, ou quaisquer outras condições de transação,

b) Limitar ou controlar a produção, a distribuição, o desenvolvimento técnico ou os investimentos;

c) Repartir os mercados ou as fontes de abastecimento;

[…]»

Acordo EEE

6 O artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, de 2 de maio de 1992 (JO 1994, L 1, p. 3; a seguir «Acordo EEE»), corresponde, *mutatis mutandis*, ao artigo 101.º TFUE.

7 O Regulamento n.º 1/2003, com a redação dada pelo Regulamento (CE) n.º 411/2004 do Conselho, de 26 de fevereiro de 2004 (JO 2004, L 68, p. 1), foi integrado no Acordo EEE, por um lado, pela Decisão do Comité Misto do EEE n.º 130/2004, de 24 de setembro de 2004, que altera o anexo XIV (Concorrência), o Protocolo n.º 21 (relativo à aplicação das regras de concorrência aplicáveis às empresas) e o Protocolo n.º 23 (relativo à cooperação entre os órgãos de fiscalização) do Acordo EEE (JO 2005, L 64, p. 57), que entrou em vigor em 19 de maio de 2005, e, por outro, pela Decisão do Comité Misto do EEE n.º 40/2005, de 11 de março de 2005, que altera o anexo XIII (Transportes) e o Protocolo n.º 21 (relativo à aplicação das regras de concorrência aplicáveis às empresas) do Acordo EEE (JO 2005, L 198, p. 38), que entrou em vigor no mesmo dia.

Regulamento n.º 1/2003

8 O artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1/2003 dispõe:

«Se, na sequência de uma denúncia ou oficiosamente, a Comissão [Europeia] verificar uma infração ao disposto nos artigos [101.º] ou [102.º TFUE] do Tratado, pode, mediante decisão, obrigar as empresas e associações de empresas em causa a porem termo a essa infração. Para o efeito, a Comissão pode impor-lhes soluções de conduta ou de caráter estrutural proporcionadas à infração cometida e necessárias para pôr efetivamente termo à infração. As soluções de caráter estrutural só podem ser impostas quando não houver qualquer solução de conduta igualmente eficaz ou quando qualquer

solução de conduta igualmente eficaz for mais onerosa para a empresa do que a solução de caráter estrutural. Quando exista um interesse legítimo, a Comissão pode também declarar verificada a existência de uma infração que já tenha cessado.»

9 O artigo 23.º deste regulamento, sob a epígrafe «Coimas», enuncia nos seus n.os 2 e 3:

«2. A Comissão pode, mediante decisão, aplicar coimas às empresas e associações de empresas sempre que, deliberadamente ou por negligência:

a) Cometam uma infração ao disposto nos artigos [101.º] ou [102.º TFUE]; […]

[…]

A coima aplicada a cada uma das empresas ou associações de empresas que tenha participado na infração não deve exceder 10 % do respetivo volume de negócios total realizado durante o exercício precedente.

[…]

3. Quando se determinar o montante da coima, deve tomar-se em consideração a gravidade e a duração da infração.»

10 Nos termos do artigo 25.º do referido acordo:

«1. Os poderes conferidos à Comissão por força dos artigos 23.º e 24.º estão sujeitos aos seguintes prazos de prescrição:

a) Três anos no que se refere às infrações às disposições relativas aos pedidos de informações ou à realização de inspeções;

b) Cinco anos no que se refere às restantes infrações.

2. A prescrição começa a correr a partir do dia em que a infração for cometida. Todavia, no que se refere às infrações continuadas ou repetidas, o prazo de prescrição apenas começa a ser contado a partir do dia em que tiverem cessado essas infrações.

3. A prescrição em matéria de aplicação de coimas ou de sanções pecuniárias compulsórias é interrompida por qualquer ato da Comissão ou de uma autoridade de um Estado-Membro responsável em matéria de concorrência destinado à investigação da infração ou à instrução do respetivo processo. A interrupção da prescrição produz efeitos no dia em que o ato for notificado a, pelo menos, uma empresa ou associação de empresas que tenha participado na infração. Constituem, nomeadamente, atos que interrompem a prescrição:

a) Os pedidos de informações escritos da Comissão ou da autoridade de um Estado-Membro responsável em matéria de concorrência;

b) Os mandados escritos de inspeção emitidos em nome dos respetivos funcionários pela Comissão ou pela autoridade de um Estado-Membro responsável em matéria de concorrência;

c) O início de um processo pela Comissão ou por uma autoridade de um Estado-Membro responsável em matéria de concorrência;

d) A notificação da comunicação de acusações da Comissão ou de uma autoridade de um Estado-Membro responsável em matéria de concorrência.

4. A interrupção da prescrição tem efeitos relativamente a todas as empresas e associações de empresas que tenham participado na infração.

5. A prescrição começa a correr de novo a partir de cada interrupção. Todavia, a prescrição produz efeitos o mais tardar no dia em que um prazo igual ao dobro do prazo de prescrição chegar ao seu termo sem que a Comissão tenha aplicado uma coima ou uma sanção pecuniária compulsória. Este prazo é prorrogado pelo período durante o qual a prescrição tiver sido suspensa nos termos do n.º 6.

6. A prescrição em matéria de aplicação de coimas ou de sanções pecuniárias compulsórias fica suspensa pelo período em que a decisão da Comissão for objeto de recurso pendente no Tribunal de Justiça.»

11 O artigo 32.º, alínea c), do mesmo regulamento previa que esse regulamento não era aplicável «a transportes aéreos entre aeroportos da Comunidade e países terceiros».

12 Essa disposição foi suprimida, a partir de 1 de maio de 2004, pelo artigo 3.º do Regulamento n.º 411/2004.

Antecedentes do litígio e decisão controvertida

13 Os antecedentes do litígio e da decisão controvertida, conforme expostos nos n.os 1 a 60 do acórdão recorrido, podem, para efeitos do presente processo, ser resumidos da seguinte forma.

14 A Air Canada é uma companhia aérea que com atividade no mercado dos serviços de frete aéreo.

15 No setor do frete, as companhias aéreas asseguram o transporte de carga por via aérea (a seguir «transportadoras»). Regra geral, as transportadoras prestam serviços de frete aos transitários, que organizam o encaminhamento dessas cargas em nome dos expedidores. Em contrapartida, esses transitários pagam às transportadoras um preço que é composto, por um lado, por tarifas calculadas por quilograma e, por outro, por diversas sobretaxas.

Procedimento administrativo

16 Em 7 de dezembro de 2005, a Comissão recebeu um pedido de imunidade ao abrigo da Comunicação da Comissão relativa à imunidade em matéria de coimas e à redução do seu montante nos processos relativos a cartéis (JO 2002, C 45, p. 3) apresentado pela Deutsche Lufthansa AG e por duas das suas filiais, a Lufthansa Cargo AG e a Swiss International Air Lines AG. Segundo esse pedido, havia contactos anticoncorrenciais entre várias transportadoras, relativos a elementos constitutivos do preço dos serviços prestados no mercado do frete aéreo, a saber, a instauração de sobretaxas ditas «combustível» e «segurança» e a recusa de essas transportadoras pagarem aos transitários uma comissão nas sobretaxas (a seguir «recusa de pagamento de comissões»).

17 Em 14 e 15 de fevereiro de 2006, a Comissão procedeu a inspeções sem aviso prévio nas instalações de várias transportadoras.

18 Na sequência dessas inspeções, várias transportadoras, entre as quais a Air Canada, apresentaram um pedido de imunidade ao abrigo da Comunicação relativa à imunidade em matéria de coimas e à redução do seu montante nos processos relativos a cartéis, referida no n.º 16 do presente acórdão.

19 Em 19 de dezembro de 2007, a Comissão enviou uma comunicação de acusações a 27 transportadores, entre as quais a Air Canada, que seguidamente apresentaram observações escritas. Entre 30 de junho e 4 de julho de 2008, realizou-se uma audição.

Decisão inicial

20 Em 9 de novembro de 2010, a Comissão adotou a Decisão C(2010) 7694 final, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (Processo COMP/39258 — Frete aéreo) (a seguir «decisão inicial»). Esta decisão tinha por destinatários 21 transportadoras, entre as quais figurava a Air Canada, relativamente à qual não tinha sido declarada qualquer infração no respeitante ao transporte aéreo entre aeroportos na União Europeia e ao transporte aéreo nas rotas entre aeroportos no interior da União e aeroportos suíços (a seguir «rotas União-Suíça»).

21 Essa decisão expunha, nos seus fundamentos, que as transportadoras arguidas tinham coordenado o seu comportamento em matéria de preços para a prestação de serviços de frete, chegando a acordo quanto à sobretaxa combustível, quanto à sobretaxa segurança e quanto à recusa de pagamento de comissões, e tinham, assim, participado numa infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo Aéreo CE-Suíça, que abrangia o território do Espaço Económico Europeu (EEE) e da Suíça.

Acórdãos de 16 de dezembro de 2015

22 Por Acórdão de 16 de dezembro de 2015, Air Canada/Comissão (T-9/11, EU:T:2015:994), o Tribunal Geral anulou a decisão inicial na parte que dizia respeito à Air Canada. Por doze outros acórdãos do mesmo dia, o Tribunal Geral anulou igualmente, total ou parcialmente, essa decisão na parte em que visava doze outras transportadoras ou grupos de transportadoras.

23 O Tribunal Geral considerou que essa decisão estava ferida de um vício de fundamentação.

Decisão controvertida

24 Em 20 de maio de 2016, a Comissão enviou às transportadoras visadas na decisão inicial e que dela tinham interposto recurso no Tribunal Geral um ofício informando-as da sua intenção de adotar novamente uma decisão que concluía pela sua participação numa infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo Aéreo CE-Suíça em todas as rotas mencionadas nessa decisão inicial. Foi-lhes dado o prazo de um mês para apresentarem as suas observações. Todas fizeram uso dessa faculdade.

25 Em 17 de março de 2017, a Comissão adotou a decisão controvertida, que tem como destinatários 19 transportadoras, entre as quais a Air Canada.

26 A decisão controvertida expõe que as transportadoras arguidas coordenaram o seu comportamento em matéria de preços para a prestação de serviços de frete em todo o mundo através da sobretaxa combustível, da sobretaxa segurança e da recusa de pagamento de comissões (a seguir «cartel controvertido»), cometendo assim uma infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo Aéreo CE-Suíça.

27 Na secção 4 dessa decisão, intitulada «Descrição dos Factos», a Comissão indicou nomeadamente que a investigação tinha revelado um cartel de amplitude mundial baseado numa rede de contactos bilaterais e multilaterais entre concorrentes durante um longo período de tempo, relativamente ao comportamento que tinham decidido, planeado ou previsto adotar em relação a vários elementos de preço dos serviços de frete referidos no número anterior. Referiu que o objetivo comum dessa rede de contactos era coordenar o comportamento dos concorrentes em matéria de preços ou reduzir a incerteza na sua política de preços. Seguidamente, descreveu os contactos relativos, respetivamente, à sobretaxa combustível, à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, e apreciou as provas factuais relativas, por um lado, ao cartel controvertido no seu conjunto e, por outro, a cada um dos destinatários da referida decisão.

28 Na secção 5 da decisão controvertida, intitulada «Aplicação das normas de concorrência relevantes», a Comissão aplicou o artigo 101.º TFUE aos factos do caso, precisando que as referências a este artigo deviam ser lidas igualmente como referências ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo Aéreo CE-Suíça, uma vez que estas disposições se aplicam *mutatis mutandis*, salvo disposição em contrário.

29 A este respeito, no que respeita à sua competência, a Comissão examinou os limites da sua competência temporal e territorial para declarar e punir uma infração às normas da concorrência no caso presente.

30 Por um lado, nos considerandos 822 a 832 da decisão recorrida, que compõem a subsecção 5.2 dessa decisão, sob o título «Competência da Comissão», referiu, no essencial, que não aplicaria, primeiro, o artigo 101.º TFUE aos acordos e às práticas anteriores a 1 de maio de 2004 relativos às rotas entre aeroportos na União Europeia e aeroportos fora do EEE (a seguir «rotas União-países terceiros»), seguidamente, o artigo 53.º do Acordo EEE aos acordos e às práticas anteriores a 19 de maio de 2005 relativos às rotas União-países terceiros e entre aeroportos situados em países que fossem partes contratantes no Acordo EEE e que não fossem membros da União e aeroportos de países terceiros (a seguir «rotas EEE, exceto União-países terceiros») e, por último, o artigo 8.º do Acordo Aéreo CE-Suíça aos acordos e às práticas anteriores a 1 de junho de 2002 relativos às rotas União-Suíça. Especificou também, no seu considerando 832, que a mesma decisão não tinha «qualquer pretensão de revelar qualquer infração ao artigo 8.º do Acordo [Aéreo CE-Suíça] relativamente aos serviços de frete [entre] a Suíça [e] países terceiros».

31 Por outro lado, nos considerandos 1036 a 1046 da decisão controvertida, que compõem a subsecção 5.3.8 dessa decisão, com o título «[A]plicabilidade do artigo 101.º [TFUE] e do artigo 53.º do Acordo EEE às rotas de entrada», a Comissão rejeitou os argumentos de várias transportadoras arguidas no sentido de que, à luz das regras do direito internacional público, excedia os limites da sua competência territorial ao dar por provada e punir uma infração a essas

duas disposições nas rotas com origem em países terceiros e destino no EEE (a seguir «rotas de entrada» e, no respeitante aos serviços de frete oferecidos nessas rotas, «serviços de frete de entrada»).

32 Em particular, no considerando 1045 dessa decisão, a Comissão referiu que as práticas anticoncorrenciais relativas aos serviços de frete de entrada eram «suscetíveis de ter efeitos imediatos, substanciais e previsíveis na União e no EEE, dado que o aumento dos custos do transporte aéreo para o EEE e, por conseguinte, os preços mais altos das mercadorias importadas são, pela sua natureza, suscetíveis de ter efeitos nos consumidores no EEE». Acrescentou que, no caso, essas práticas eram suscetíveis de ter tais efeitos também na prestação de serviços de frete aéreo por outras transportadoras no EEE, entre plataformas de correspondência («hubs») no EEE utilizadas pelas transportadoras de países terceiros e os aeroportos de destino de tais remessas no EEE que não eram servidos pela transportadora do país terceiro.

33 Por outro lado, no considerando 1046 da mesma decisão, a Comissão referiu que o cartel controvertido tinha sido «aplicado a nível mundial», que os acordos relativos às rotas de entrada faziam parte integrante da infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE, e que a aplicação uniforme das sobretaxas à escala mundial era um elemento-chave desse cartel.

34 A subsecção 5.3 decisão controvertida, relativa à aplicação do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo CE Suíça ao caso, inclui os considerandos 833 a 1052 dessa decisão. Primeiro, no considerando 846 dessa decisão, a Comissão considerou que as transportadoras arguidas tinham coordenado o seu comportamento ou influenciado a tarifação, «o que, em última análise, equival[ia] a uma fixação de preços em relação» à sobretaxa combustível, à sobretaxa segurança e ao pagamento de uma comissão nas sobretaxas aos transitários. No considerando 861 dessa decisão, considerou que o «sistema geral de coordenação do comportamento tarifário os serviços de frete» revelado pelo seu inquérito demonstrava a existência de uma «infração complexa constituída por várias ações que [podiam] ser qualificadas quer de acordo quer de prática concertada em que os concorrentes substituíam conscientemente os riscos da concorrência pela cooperação prática entre si».

35 Segundo, no considerando 869 da decisão controvertida, a Comissão considerou que o «comportamento em causa constitu[ía] uma infração única e continuada ao artigo [101.º TFUE]», especificando, nos seus considerandos 870 a 902, que os acordos em causa prosseguiam um objetivo anticoncorrencial único, que consistia em entravar a concorrência no setor do frete no EEE, que incidiam na prestação de serviços de frete e nos seus preços, que diziam respeito às mesmas empresas, que tinham uma natureza única e continuada e que incidiam sobre três componentes, a saber, a sobretaxa combustível, a sobretaxa segurança e a recusa de pagamento de comissões.

36 Neste contexto, a Comissão indicou, no considerando 882 dessa decisão, que a Air Canada estava envolvida em dois dos três elementos da infração, a saber, a sobretaxa de combustível e a sobretaxa de segurança. Nesse mesmo considerando, acrescentou que a Air Canada, tendo em conta esse envolvimento, teria, no entanto, «razoavelmente podido prever trocas» entre as partes a respeito do pagamento de uma comissão nas sobretaxas e estava disposta a aceitar esse risco, e que existiam igualmente provas de que tinha tido conhecimento das discussões a respeito do pagamento de comissões nas sobretaxas.

37 Terceiro, no considerando 903 dessa decisão, a Comissão expôs que o comportamento anticoncorrencial em causa tinha por objetivo restringir a concorrência pelo menos no interior da União, do EEE e na Suíça. No considerando 917 dessa decisão, acrescentou essencialmente que não era, portanto, necessário ter em conta os efeitos concretos desse comportamento.

38 Quarto, nos considerandos 972 a 1021 da decisão controvertida, a Comissão examinou a legislação de sete países terceiros que várias transportadoras arguidas alegavam impor-lhes que se concertassem quanto às sobretaxas, assim obstando à aplicação das normas da concorrência aplicáveis. A Comissão considerou que essas transportadoras não tinham provado que tinham agido sob coação desses países terceiros.

39 Quinto, nos considerandos 1024 a 1035 dessa decisão, a Comissão considerou que a infração única e continuada era suscetível de afetar sensivelmente as trocas entre Estados-Membros, entre as partes contratantes do Acordo EEE e entre as partes contratantes do Acordo Aéreo CE-Suíça.

40 A secção 7 da decisão controvertida, intitulada «Duração da infração», contém os considerandos 1146 a 1169 dessa decisão. Tal como resulta do considerando 1146 da referida decisão, a Comissão deu por provado que o cartel controvertido teve início em 7 de dezembro de 1999 e durou até 14 de fevereiro de 2006. Nesse considerando 1146, especificou que o cartel tinha infringido:

– o artigo 101.º TFUE, de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos entre aeroportos da União;

– o artigo 101.º TFUE, de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos nas rotas União-países terceiros;

– o artigo 53.º EEE, de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos entre aeroportos no interior do EEE (a seguir «rotas intra-EEE)»;

– o artigo 53.º do Acordo EEE, de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos nas rotas EEE, exceto União-países terceiros;

– o artigo 8.º do Acordo Aéreo CE-Suíça, de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos nas rotas União-Suíça.

41 No considerando 1169 da mesma decisão, a Comissão referiu que a duração da infração se estendia, no respeitante à Air Canada, de 21 de setembro de 2000 a 14 de fevereiro de 2006.

42 Na secção 8 da decisão controvertida, a Comissão examinou as medidas corretivas a tomar e as coimas a aplicar, com base nas Orientações para o cálculo das coimas aplicadas por força do artigo 23.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2).

43 Os artigos 1.º, 3.º e 4.º do dispositivo da decisão controvertida têm a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Ao coordenarem o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de [frete] em todo o mundo no que respeita à sobretaxa combustível, à sobretaxa segurança e ao pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas, as empresas seguintes cometeram a seguinte

infração única e continuada ao artigo 101.º [TFUE], ao artigo 53.º do [Acordo EEE] e ao artigo 8.º do [Acordo Aéreo CE-Suíça] no que diz respeito às ligações seguintes e durante os períodos seguintes.

1. As seguintes empresas infringiram o artigo 101.º [TFUE] e o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às [rotas intra-EEE], durante os seguintes períodos:
   a) Air Canada, de 21 de setembro de 2000 a 14 de fevereiro de 2006;

   […]

2. As seguintes empresas infringiram o artigo 101.º [TFUE] no que respeita às [rotas União-países terceiros], durante os seguintes períodos:
   a) Air Canada, de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;

   […]

3. As seguintes empresas infringiram o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às [rotas EEE, exceto União-países terceiros], durante os seguintes períodos:
   a) Air Canada, de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;

   […]

4. As seguintes empresas infringiram o artigo 8.º do [Acordo Aéreo CE-Suíça] no que respeita às [rotas União-Suíça], durante os seguintes períodos:
   a) Air Canada, de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;

   […]

Artigo 3.º

São aplicadas as seguintes coimas pela infração única e continuada referida no artigo 1.º da presente decisão […]:

a) Air Canada; 21 037 500 [euros];

   […]

Artigo 4.º

As empresas referidas no artigo 1.º devem pôr imediatamente termo à infração única e continuada referida nesse artigo, na medida em que ainda não o tenham feito.

Devem igualmente abster-se de qualquer ato ou conduta que tenha objetivo ou efeito idêntico ou semelhante.»

Tramitação processual no Tribunal Geral e acórdão recorrido

44 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal Geral em 29 de maio de 2017, a Air Canada interpôs recurso de anulação da decisão controvertida na parte em que lhe dizia respeito, pedindo, a título subsidiário, a anulação ou a redução do montante da coima aplicada.

45 A Air Canada invocava cinco fundamentos de recurso:

46 Entre esses fundamentos, o terceiro era relativo a erros manifestos de apreciação e a erros de direito na imputação à Air Canada da responsabilidade pela infração única e continuada no que respeitava às rotas intra-EEE e União-Suíça. O quarto fundamento era relativo à falta de competência da Comissão para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada e nas rotas União-países terceiros antes de 1 de maio de 2004 e nas rotas EEE exceto União-Países Terceiros antes de 19 de maio de 2005.

47 No acórdão recorrido, o Tribunal Geral, tendo julgado procedente a segunda parte do quinto fundamento, relativa ao facto de a Comissão não ter provado, através de provas credíveis, os factos imputados à recorrente, anulou o artigo 1.º, n.º 1, alínea a), n.º 2, alínea a), n.º 3, alínea a), e n.º 4, alínea a), da decisão controvertida, na parte em que dava por provada a participação da Air Canada na componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões, e fixou em 17 952 000 euros o montante da coima aplicada à Air Canada no artigo 3.º, alínea a), dessa decisão. Por último, negou provimento ao recurso no restante.

Pedidos das partes em segunda instância

48 Com o presente recurso, a Air Canada pede ao Tribunal de Justiça que se digne:

– anular o acórdão recorrido;

– anular a decisão controvertida ou, a título subsidiário, o seu artigo 1.º, n.º 1, alínea a), o seu artigo 1.º, n.º 2, alínea a), o seu artigo 1.º, n.º 3, alínea a), ou o seu artigo 1.º, n.º 4, alínea a), ou estas disposições consideradas conjuntamente;

– anular o artigo 3.º dessa decisão ou, a título subsidiário, reduzir substancialmente o montante da coima;

– a título subsidiário, remeter o processo ao Tribunal Geral; e

– condenar a Comissão no pagamento das suas despesas no Tribunal de Justiça e dos restantes dois terços das suas despesas no Tribunal Geral.

49 A Comissão conclui pedindo ao Tribunal de Justiça que se digne negar provimento ao presente recurso e condenar a Air Canada nas despesas.

Quanto ao presente recurso

50 Em apoio do presente recurso, a Air Canada invoca três fundamentos. O primeiro fundamento é relativo a erros de direito na apreciação da competência da Comissão para declarar e punir uma infração nas rotas de entrada. O segundo é relativo, em substância, a um erro de direito na apreciação da responsabilidade da Air Canada pela infração cometida nas rotas intra-EEE e União-Suíça. O terceiro fundamento é relativo à falta de conhecimento oficioso da prescrição quanto ao comportamento da Air Canada nessas mesmas rotas.

51 Há que analisar, antes de mais, o primeiro fundamento, e depois o terceiro e, por último, o segundo.

Quanto ao primeiro fundamento, relativo à competência da Comissão quanto às rotas de entrada

52 O primeiro fundamento divide-se em duas partes, estando a segunda subdividida em sete alegações. A primeira parte deste fundamento e a primeira alegação da sua segunda parte são relativas ao erro de recorrer unicamente ao critério dos efeitos qualificados das práticas anticoncorrenciais na União (a seguir «critério dos efeitos qualificados») para determinar a competência da Comissão. As segunda a quinta alegações desta segunda parte são relativas a erros de direito na determinação dos condições de aplicação desse critério. As sexta e sétima alegações da referida segunda parte são relativas ao recurso ao conceito de «infração única e continuada».

Quanto à primeira parte e à primeira alegação da segunda parte, relativas ao recurso exclusivo ao critério dos efeitos qualificados para determinar a competência da Comissão

– *Argumentação das partes*

53 Com a primeira parte do primeiro fundamento, a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao recusar examinar a aplicação do critério do lugar da execução das práticas anticoncorrenciais (a seguir «critério da execução») aos serviços de frete de entrada, ao considerar que «o critério dos efeitos qualificados [estava] consagrado na redação do artigo 101.º TFUE» e ao considerar que um comportamento que implicava uma coordenação dos preços adotado fora da União fazia parte do âmbito de aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE, apenas com base no critério dos efeitos qualificados, sem que fosse necessário determinar se esse comportamento tinha por objeto ou por efeito restringir ou falsear o jogo da concorrência no mercado interno.

54 Segundo a Air Canada, o critério dos efeitos qualificados, que faz parte do direito internacional público, não pode substituir a apreciação dos efeitos anticoncorrenciais «no interior do mercado interno», que se impõe à luz da redação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE. Este critério constitui uma exigência adicional que só se torna relevante no direito internacional público se os pressupostos do artigo 101.º, n.º 1, TFUE estiverem preenchidos.

55 Com a primeira alegação da segunda parte do primeiro fundamento, que visa os n.os 225 a 279 do acórdão recorrido, a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral aplicou erradamente a jurisprudência relativa à apreciação dos efeitos concorrenciais decorrentes de uma infração por objetivo.

56 Primeiro, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao considerar que o critério dos efeitos qualificados não exige, em caso de infração por objetivo, a demonstração de efeitos anticoncorrenciais concretos e, portanto, ao dispensar a Comissão da obrigação de proceder a uma apreciação dos efeitos anticoncorrenciais do comportamento em causa à luz do seu objetivo anticoncorrencial.

57 Segundo, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao considerar que um comportamento adotado e aplicado fora do EEE relativamente a serviços vendidos fora do EEE era suficientemente nocivo para a concorrência no mercado interno para ser considerado uma restrição da concorrência por objetivo, sem proceder a uma avaliação adequada de todas as circunstâncias relevantes, incluindo os efeitos desse comportamento na concorrência no

EEE. Ora, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que uma proibição de exportação para a União a partir de um país terceiro não constitui uma restrição da concorrência por objetivo, apesar de a mesma proibição de exportação entre Estados-Membros o ser.

58 A Comissão contesta estes argumentos.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

59 Em primeiro lugar, para responder à argumentação através da qual a Air Canada alega que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao recusar examinar o critério da execução, há que lembrar que, no seu n.º 46 do seu Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão (C-413/14 P, EU:C:2017:632), o Tribunal de Justiça, chamado a pronunciar-se sobre um fundamento que criticava o Tribunal Geral por ter declarado que a competência da Comissão para declarar e punir um comportamento adotado fora da União com base nas normas de direito internacional público podia ser determinada quer à luz do critério da execução quer à luz do critério dos efeitos qualificados, declarou que o critério dos efeitos qualificados pode, por si só, servir de fundamento à competência da Comissão.

60 O Tribunal de Justiça decidiu deste modo depois de ter recordado, nos n.ºs 42 e 45 desse acórdão, por um lado, que as normas da concorrência da União enunciadas nos artigos 101.º e 102.º TFUE tendem a aplicar-se aos comportamentos, coletivos e unilaterais, das empresas que limitam o jogo da concorrência no mercado interno e, por outro, que o critério da execução e o dos efeitos qualificados prosseguem o mesmo objetivo, a saber, abranger comportamentos que é ser certo não terem sido adotados no território da União, mas cujos efeitos anticoncorrenciais são suscetíveis de se fazer sentir no mercado da União.

61 Daí resulta que os critérios da execução e dos efeitos qualificados têm caráter alternativo e que um só desses critérios é, por si só, suficiente para justificar, com base nas normas de direito internacional público, a competência da Comissão a respeito de um comportamento adotado fora da União. Tendo o Tribunal Geral entendido, no n.º 291 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha razão ao considerar que estava preenchido o critério dos efeitos qualificados, improcede o argumento da Air Canada de que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao recusar examinar o critério da execução.

62 Em segundo lugar, há que examinar o argumento da Air Canada de que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao dispensar a Comissão da obrigação de analisar os efeitos do comportamento em causa à luz do seu objetivo anticoncorrencial.

63 No caso, refira-se que o Tribunal Geral indicou, no n.º 232 do acórdão recorrido, que, perante um comportamento que a Comissão considerou, como no caso presente, revelar um tal grau de nocividade para a concorrência no mercado interno ou no EEE que podia ser qualificado de restrição da concorrência por «objetivo» na aceção do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, a aplicação do critério dos efeitos qualificados também não pode exigir a demonstração dos efeitos concretos que pressupõe a qualificação de um comportamento de restrição da concorrência por «efeito», na aceção dessas disposições.

64 Da mesma forma, indicou, no n.º 236 desse acórdão, que «interpretar o critério dos efeitos qualificados […] no sentido de que exige a prova dos efeitos concretos do comportamento controvertido mesmo perante uma restrição da concorrência "por objetivo", equivaleria a sujeitar

a competência da Comissão para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE a um pressuposto que não encontra fundamento no texto destas disposições».

65 O Tribunal Geral deduziu daí, no n.º 237 do referido acórdão, que a Air Canada, por um lado, não podia validamente acusar a Comissão de ter cometido um erro ao considerar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido, apesar de esta, nos considerandos 917, 1190 e 1277 da decisão controvertida, ter indicado que não era obrigada a apreciar os efeitos anticoncorrenciais do comportamento controvertido à luz do objetivo anticoncorrencial deste último e, por outro, também não podia deduzir desses considerandos que a Comissão não tinha efetuado qualquer análise dos efeitos produzidos pelo referido comportamento no mercado interno ou no EEE para efeitos da aplicação desse critério.

66 Contudo, como já indicado nos motivos expostos em segundo lugar nesse n.º 237, não se pode deduzir destes pontos contestados pela Air Canada que, para demonstrar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido neste caso, o Tribunal Geral considerou que bastava que o cartel controvertido pudesse ser qualificado de restrição da concorrência por objetivo.

67 Com efeito, resulta de uma leitura de conjunto dos n.os 228 a 244 do acórdão recorrido que, nos referidos pontos contestados, o Tribunal Geral apenas quis rejeitar a argumentação que a Air Canada lhe tinha submetido, resumida no n.º 216 desse acórdão. Assim, nesses números, expôs os motivos pelos quais a Air Canada sustentava erradamente que o facto de — nos fundamentos da decisão controvertida relativos, quanto ao considerando 917 desta última, à qualificação da restrição da concorrência em causa e, quanto os considerandos 1190 e 1277 desta, ao cálculo da coima — a Comissão ter indicado que a demonstração de efeitos anticoncorrenciais reais não era necessária, dado estar demonstrado o objetivo anticoncorrencial dos comportamentos em causa, significava que a Comissão, devido a esse objetivo anticoncorrencial, se tinha abstido de verificar se esses comportamentos tinham produzido os efeitos qualificados necessários para demonstrar a sua competência para aplicar o artigo 101.º TFUE e o acordo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada.

68 Ora, por um lado, ao responder, em substância, que o critério dos efeitos qualificados, que serve de base à competência extraterritorial da Comissão, se distingue da questão de saber se o cartel controvertido pode ser qualificado de restrição da concorrência, na aceção do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, o Tribunal Geral não cometeu qualquer erro de direito. Como igualmente refere o advogado-geral no n.º 42 das suas conclusões, o critério dos efeitos qualificados, que pode servir de fundamento à competência de aplicação extraterritorial das normas da concorrência da União e do EEE pela Comissão à luz do direito internacional público, não coincide com o critério substancial relativo à restrição da concorrência, por objetivo ou por efeito, no mercado interno da União ou do EEE, ao qual está sujeita a competência da Comissão para declarar e punir, ao abrigo do direito da União, uma violação dessas normas da concorrência.

69 Por outro lado, a análise do Tribunal Geral que visa determinar se a Comissão tinha considerado corretamente que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no caso presente está exposta nos n.os 245 a 279 do acórdão recorrido no que respeita à coordenação relativa aos serviços de frete de entrada considerada isoladamente e nos n.os 280 a 291 desse acórdão no que respeita à infração única e continuada considerada no seu conjunto.

70 Nestas condições, a Air Canada faz uma leitura errada do acórdão recorrido quando sustenta que o Tribunal Geral considerou que, para determinar, com base no critério dos efeitos qualificados, a competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE a comportamentos adotados fora do território do EEE, era possível não demonstrar esses efeitos quando esses comportamentos pudessem ser qualificados de restrição da concorrência por objetivo. A argumentação exposta no n.º 56 do presente acórdão deve, pois, ser julgada improcedente.

71 Em terceiro lugar, resulta igualmente de uma leitura errada do acórdão recorrido a argumentação de que o Tribunal Geral substituiu pelo critério dos efeitos qualificados do direito internacional público o critério substancial da restrição da concorrência, por objetivo ou por efeito, no mercado interno da União ou do EEE.

72 Com efeito, resulta inequivocamente da apreciação do Tribunal Geral mencionada no n.º 68 do presente acórdão que este, por um lado, declarou que a competência da Comissão à luz do direito internacional público estava demonstrada com base no critério dos efeitos qualificados e, por outro, referiu a existência de uma restrição da concorrência «por objetivo» que justifica a competência da Comissão para declarar e punir, ao abrigo do direito da União, uma violação das normas da concorrência. Por conseguinte, contrariamente ao que sustenta a Air Canada, o Tribunal Geral de modo nenhum considerou que a demonstração da existência de efeitos qualificados dispensava a Comissão de fazer prova de que o pressuposto previsto no artigo 101.º, n.º 1, TFUE, relativo à existência de uma restrição da concorrência por objetivo ou por efeito, estava preenchido.

73 Em quarto lugar, na medida em que a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao considerar que o comportamento controvertido era suficientemente nocivo para a concorrência no mercado interno para ser considerado uma restrição da concorrência por objetivo, basta recordar que, de acordo com jurisprudência constante, a competência do Tribunal de Justiça em segunda instância está limitada à apreciação da solução jurídica que foi dada aos fundamentos e argumentos debatidos em primeira instância. Uma parte não pode, portanto, suscitar pela primeira vez no Tribunal de Justiça um fundamento que não invocou no Tribunal Geral, uma vez que isso equivaleria a permitir-lhe submeter ao Tribunal de Justiça, cuja competência em segunda instância é limitada, um litígio com um objeto mais amplo do que aquele de que foi submetido ao Tribunal Geral. Com efeito, em segunda instância, a competência do Tribunal de Justiça encontra-se limitada à apreciação da solução jurídica dada aos fundamentos e argumentos debatidos em primeira instância (Acórdãos de 14 de outubro de 2010, Deutsche Telekom/Comissão, C-280/08 P, EU:C:2010:603, n.º 34, e de 2 de fevereiro de 2023, Espanha e o./Comissão, C-649/20 P, C-658/20 P e C-662/20 P, EU:C:2023:60, n.º 29 e jurisprudência aí referida).

74 Ora, no caso, no Tribunal Geral, a Air Canada não formulou qualquer fundamento ou argumento destinado a contestar a qualificação de restrição por objetivo feita pela Comissão na decisão controvertida. Assim, a alegação da Air Canada destinada a contestar a qualificação do comportamento controvertido de «restrição da concorrência por objetivo» deve ser julgada inadmissível.

75 Em face destas considerações, a primeira parte e a primeira alegação da segunda parte devem ser julgadas parcialmente inadmissíveis e parcialmente improcedentes.

Quanto às segunda a quinta alegações da segunda parte, relativas a erros de direito na determinação das condições de aplicação do critério dos efeitos qualificados

– *Argumentação das partes*

76 Com a segunda alegação da segunda parte, a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao considerar que a Comissão tinha feito prova bastante de que as condições exigidas para a aplicação do critério dos efeitos qualificados estavam preenchidas, apesar de a Comissão ter dedicado a esta questão apenas um considerando da decisão recorrida, a saber, o seu considerando 1045, e que, na realidade, não efetuou qualquer análise dos efeitos previsíveis, imediatos e substanciais no mercado interno. Para tal, o Tribunal Geral foi, aliás, obrigado a basear-se noutros considerandos da decisão controvertida, que selecionou arbitrariamente, apesar de os efeitos referidos pela Comissão serem apenas hipotéticos, especulativos ou, pelo menos, não fundamentados.

77 Com a terceira alegação desta parte, a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral inverteu o ónus da prova dos efeitos qualificados, que recai sobre a Comissão, baseando-se erradamente numa presunção, não fundamentada, de efeitos imediatos, substanciais, diretos e previsíveis.

78 A Air Canada critica, em especial, o Tribunal Geral, primeiro, por ter indicado, no n.º 237 do acórdão recorrido, que lhe incumbia provar que a Comissão não tinha efetuado qualquer análise dos efeitos anticoncorrenciais do comportamento controvertido, segundo, por ter considerado, no n.º 255 desse acórdão, que «não [tinha] qualquer elemento que demonstrasse que as circunstâncias do caso eram pouco propícias à repercussão a jusante, nos expedidores, dos custos adicionais resultantes da infração única e continuada nas rotas de entrada» e, terceiro, por ter referido, no n.º 277 do referido acórdão, que «não demonstra[va], nem sequer alega[va] que a previsível repercussão do custo adicional nos expedidores implantados no EEE seria culposa ou estranha ao funcionamento normal do mercado».

79 Com a quarta alegação da referida parte, a Air Canada critica o Tribunal Geral por ter procedido a uma substituição de fundamentos ao consagrar 55 números do acórdão recorrido a apreciar a legalidade do considerando 1045 da decisão controvertida, que é o único considerando dessa decisão que analisa o critério dos efeitos qualificados.

80 Com a quinta alegação da mesma parte, a Air Canada acusa o Tribunal Geral de ter cometido um erro de direito e violado os seus direitos de defesa ao apreciar a legalidade da decisão controvertida com base em argumentos, numa interpretação e numa análise expostos pela primeira vez no recurso de anulação interposto dessa decisão. A Air Canada sustenta que o raciocínio e a interpretação dados pelo Tribunal Geral não constavam da referida decisão e que, por conseguinte, nunca lhe foi dada a possibilidade, no procedimento administrativo, de dar a conhecer o seu ponto de vista.

81 A Comissão conclui pela improcedência destas alegações.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

82 Em primeiro lugar, não se pode deixar de observar que as segunda e quarta alegações da segunda parte, através das quais a Air Canada acusa o Tribunal Geral de ter cometido um erro de direito ao considerar que a Comissão tinha provado que estavam preenchidas as condições exigidas para a

aplicação do critério dos efeitos qualificados, apesar de só o considerando 1045 da decisão controvertida ser dedicado a essa questão, e, portanto, de ter, no acórdão recorrido, substituído pela sua a análise dos efeitos qualificados da Comissão, são indissociáveis. Cabe, portanto, analisá-las conjuntamente.

83 É certo que resulta da jurisprudência que o alcance da fiscalização da legalidade prevista no artigo 263.º TFUE abrange todos os elementos das decisões da Comissão relativas aos processos de aplicação dos artigos 101.º e 102.º TFUE, cuja fiscalização aprofundada, tanto de direito como de facto, o Tribunal Geral assegura à luz dos fundamentos invocados pelo recorrente e tendo em conta todos os elementos por este submetidos. Contudo, no âmbito dessa fiscalização, os órgãos jurisdicionais da União não podem, em todo o caso, substituir pela sua a fundamentação do autor do ato em causa (Acórdão de 4 de julho de 2024, Westfälische Drahtindustrie e Pampus Industriebeteiligungen/Comissão, C-70/23 P, EU:C:2024:580, n.º 38 e jurisprudência aí referida).

84 O Tribunal Geral não pode, portanto, preencher, com a sua própria fundamentação, uma lacuna na fundamentação do ato perante ele recorrido de um modo em que o seu exame não esteja relacionado com nenhuma apreciação que nele figure (Acórdão de 18 de julho de 2013, UEFA/Comissão, C-201/11 P, EU:C:2013:519, n.º 65 e jurisprudência aí referida).

85 No entanto, quando o Tribunal Geral se limita a responder à argumentação perante ele invocada e a explicitar assim a fundamentação desse ato, não se pode considerar que substitui pela sua a fundamentação do seu autor (v., neste sentido, Acórdãos de 12 de junho de 2014, Deltafina/Comissão, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, n.º 56, e de 23 de novembro de 2023, Ryanair/Comissão, C-209/21 P, EU:C:2023:905, n.º 49).

86 No caso, resulta das considerações do Tribunal Geral feitas nos n.os 45 e 222 do acórdão recorrido que o primeiro fundamento em que a Comissão se baseou, no considerando 1045 da decisão controvertida, para considerar que no caso o critério dos efeitos qualificados estava preenchido diz respeito aos «custos acrescidos do transporte aéreo para o EEE e, portanto, [aos] preços mais altos das mercadorias importadas [que eram], pela sua natureza, suscetíveis de ter efeitos nos consumidores no EEE», fundamento ao qual o Tribunal Geral se referiu como «efeito em causa» (a seguir «efeito nos preços das mercadorias importadas»), a propósito do qual a Air Canada alegava não contar entre os efeitos produzidos pelo comportamento que a Comissão tinha razão ao ter em conta para efeitos de aplicação do critério dos efeitos qualificados.

87 Quanto aos elementos referidos no acórdão recorrido para demonstrar a relevância dos efeitos da coordenação nos serviços de frete de entrada, resulta do n.º 241 desse acórdão que o Tribunal Geral se baseou nos considerandos 14, 17 e 70 da decisão controvertida, bem como nas respostas das partes às medidas de organização do processo que tinha diligenciado para, nomeadamente, precisar o papel dos transitários no respeitante aos serviços de frete de entrada.

88 Além disso, nos n.os 248 a 251, 254 e 257 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral referiu-se aos considerandos 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 e 1208 da decisão controvertida, em que a Comissão descreveu a natureza do comportamento controvertido, que qualificou de fixação horizontal dos preços relativamente à sobretaxa combustível, à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões.

89 Foi, portanto, com base numa leitura de conjunto dos considerandos da decisão controvertida dedicados à natureza do comportamento em causa, às características do fornecimento e da tarifação dos serviços de frete aéreo, ao papel dos transitários, bem como às incidências de um

aumento das sobretaxas no custo dos serviços de frete e, consecutivamente, no custo das mercadorias importadas que o Tribunal Geral declarou, no n.º 292 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha feito prova bastante de que era previsível que o comportamento em causa produzisse um efeito substancial e imediato no EEE.

90 Ora, primeiro, na medida em que a Air Canada alega que, na decisão controvertida, a Comissão não demonstrou que o comportamento em causa era suscetível de produzir efeitos previsíveis, imediatos e substanciais no mercado interno e se baseou numa simples hipótese de efeitos «suscetíveis» de se produzirem, refira-se que esta argumentação não é dirigida contra o acórdão recorrido, mas sim contra a decisão controvertida e que, por conseguinte, deve ser julgada inadmissível (v., por analogia, Acórdão de 29 de junho de 2023, TUIfly/Comissão, C-763/21 P, EU:C:2023:528, n.º 53 e jurisprudência aí referida).

91 Por outro lado, na medida em que a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral selecionou na decisão controvertida diversos considerandos dispersos que teria agrupado a fim de os apresentar como parte de um raciocínio lógico, que teria artificialmente reconstruído, refira-se que não se pode criticar o Tribunal Geral por ter procedido a uma leitura de conjunto dessa decisão e por se ter baseado nos considerandos que considerou relevantes para apreciar o mérito da conclusão da Comissão, recordada no n.º 89 do presente acórdão. Em todo o caso, a Air Canada não alega que esta leitura que dela fez o Tribunal Geral tenha desvirtuado a referida decisão.

92 Nestas condições, deve ser julgado parcialmente inadmissível e parcialmente improcedente o argumento através do qual a Air Canada acusa o Tribunal Geral de ter cometido um erro de direito por não ter tido em conta o facto de a decisão controvertida não apresentar qualquer análise dos efeitos qualificados e assentar unicamente em efeitos especulativos e hipotéticos.

93 Segundo, conforme resulta dos n.os 222 e 238 do acórdão recorrido, o primeiro período do considerando 1045 da decisão controvertida continha, ainda que de forma sucinta, os elementos que permitiram ao Tribunal Geral verificar se a Comissão tinha demonstrado a sua competência extraterritorial à luz do critério dos efeitos qualificados. Com efeito, foram estes elementos que, lidos à luz dos outros considerandos relevantes dessa decisão, evocados nos n.os 241, 248 a 251, 254, 257, 265 a 267, 270 e 271 do acórdão recorrido, permitiram ao Tribunal Geral verificar se a Comissão tinha efetivamente demonstrado a existência de tais efeitos.

94 Por outro lado, resulta dos n.os 228 a 279 do acórdão recorrido que, nesses números, o Tribunal Geral se limitou a responder à argumentação que lhe tinha sido apresentada pela Air Canada e a explicitar a fundamentação da decisão controvertida, mais especificamente retirando certas indicações dos elementos que figuravam nessa decisão.

95 Por conseguinte, tendo em conta a jurisprudência recordada no n.º 83 do presente acórdão, a substituição de fundamentos alegada quanto a esses n.os 228 a 279 não está demonstrada.

96 Em segundo lugar, quando ao argumento da Air Canada relativo a uma inversão do ónus da prova, resulta de jurisprudência constante que cabe à Comissão apresentar os elementos adequados a fazer prova bastante da existência dos factos constitutivos de uma infração ao direito da concorrência. Em contrapartida, cabe à empresa que invoca um meio de defesa contra a declaração da existência de tal infração fazer prova de que esse meio de defesa deve ser acolhido. Contudo, mesmo que o ónus legal da prova caiba, segundo estes princípios, quer à Comissão quer à empresa em causa, os elementos de facto invocados por uma parte podem ser suscetíveis de

obrigar a outra parte a fornecer uma explicação ou uma justificação, sem o que se pode concluir que foi cumprido o ónus da prova (v., neste sentido, Acórdão de 21 de dezembro de 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, n.º 120 e jurisprudência aí referida).

97 Baseada nas regras gerais da administração da prova, esta jurisprudência é transponível para a situação em que a Comissão deve determinar a sua competência territorial face a comportamentos com origem fora do território da União ou do EEE.

98 Como sustenta a Air Canada, é, portanto, à Comissão que cabe demonstrar que o critério dos efeitos qualificados está preenchido e, portanto, demonstrar que as práticas em causa têm efeitos previsíveis, imediatos e substanciais na União ou, como no caso, no EEE. No entanto, o Tribunal Geral não violou esta regra de devolução do ónus da prova.

99 Por um lado, no que respeita à crítica da Air Canada ao n.º 237 do acórdão recorrido, refira-se que, nesse número, o Tribunal Geral se limitou a rejeitar a argumentação de que se devia deduzir da falta de apreciação, pela Comissão, dos efeitos anticoncorrenciais do cartel controvertido em razão do seu objetivo anticoncorrencial que a Comissão se tinha dispensado de analisar os efeitos desse acordo para a aplicação do critério dos efeitos qualificados.

100 Refira-se, por outro lado, que o Tribunal Geral não efetuou qualquer inversão do ónus da prova no n.º 255 do acórdão recorrido. Tendo analisado, nos n.os 253, 254 e 256 a 261 desse acórdão, se a Comissão tinha feito prova bastante da previsibilidade do efeito nos preços das mercadorias importadas, o Tribunal Geral deu uma resposta positiva a esta questão, indicando, no n.º 258 do referido acórdão, que o aumento do preço das mercadorias importadas constituía um efeito previsível para os transportadores. Do mesmo modo, resulta dos n.os 273 a 278 do acórdão recorrido que o Tribunal Geral, após ter examinado a influência exercida pela intervenção dos transitários no nexo de causalidade entre o acordo controvertido e o efeito nos preços das mercadorias importadas, considerou que a Comissão tinha feito prova do caráter imediato desse efeito. No âmbito desta apreciação, o Tribunal Geral referiu, nomeadamente, nos n.os 275 e 276 do acórdão recorrido, que a intervenção dos transitários não tinha quebrado a cadeia de causalidade, uma vez que essa intervenção decorria objetivamente do cartel controvertido, segundo o funcionamento normal do mercado.

101 Nestas condições, ao considerar que cabia à Air Canada fazer a contraprova dessas conclusões, o Tribunal Geral fez uma correta aplicação da jurisprudência recordada no n.º 96 do presente acórdão, sem inverter o ónus da prova.

102 Em terceiro lugar, quanto à alegação de violação dos direitos de defesa, resultante do facto de a Air Canada só ter descoberto a análise dos efeitos qualificados ao tomar conhecimento do acórdão recorrido, basta recordar que, como se refere no n.º 94 do presente acórdão, o Tribunal Geral se baseou, nesse acórdão, em elementos, circunstâncias e critérios que já figuravam nos considerandos relevantes da decisão controvertida e que, por outro lado, respondeu de forma detalhada, nos n.os 225 a 279 do acórdão recorrido, ao argumento, que lhe foi apresentado pela Air Canada, de que, ao evocar, no considerando 1045 da decisão controvertida, a existência de uma reação em cadeia resultante das práticas anticoncorrenciais, a Comissão não tinha feito prova de que a alegada coordenação relativa às rotas de entrada tinha produzido efeitos imediatos, substanciais e previsíveis na União ou no EEE. Nestas condições, esta alegação não colhe.

103 Daí resulta que as segunda a quinta alegações da segunda parte devem ser julgadas parcialmente inadmissíveis e parcialmente improcedentes.

Quanto à sexta e sétima alegações da segunda parte, relativas ao recurso ao conceito de «infração única e continuada»

– *Argumentação das partes*

104 Com a sexta alegação da segunda parte, a Air Canada sustenta que o Tribunal Geral aplicou o conceito de «infração única e continuada» no âmbito da apreciação dos efeitos qualificados a fim de alargar o âmbito de aplicação do artigo 101.º TFUE a comportamentos que, no entanto, não são da competência da Comissão. Segundo a Air Canada, em caso de infração única e continuada, cada elemento constitutivo da infração deve fazer parte do âmbito de competência da Comissão, sob pena de esta instituição poder alargar a sua competência a um comportamento adotado em qualquer parte do mundo, quer tenha ou não uma ligação com a União ou o EEE, pela simples razão de esse comportamento prosseguir o mesmo objetivo de restrição da concorrência dos outros elementos constitutivos da infração pertencentes ao âmbito de competência da Comissão.

105 Segundo a Air Canada, a coordenação relativa às rotas de entrada constitui um comportamento distinto e diferente do comportamento adotado nas rotas de saída e o comportamento que adotou no que respeita a essas rotas de entrada serviu objetivos diferentes e diz exclusivamente respeito à concorrência no Canadá, sem ter podido produzir qualquer efeito no interior da União ou do EEE.

106 Com a sétima alegação da segunda parte, a Air Canada alega que o Tribunal Geral apreciou de forma errada os efeitos da infração única e continuada considerada no seu conjunto. Embora a Comissão tenha a obrigação de demonstrar que o comportamento considerado no seu conjunto preenche cada um dos quatro pressupostos cumulativos do critério dos efeitos qualificados, a saber, efeitos imediatos, substanciais, diretos e previsíveis, o Tribunal Geral dispensou a Comissão da obrigação de provar que o comportamento em causa preenchia suficientemente esse critério e considerou que, uma vez demonstrada a infração única e continuada pela Comissão, a competência desta estava igualmente demonstrada *ipso facto*. Por outro lado, o Tribunal Geral não efetuou qualquer análise dos efeitos da infração única e continuada e, ao fazê-lo, não respeitou o critério definido no Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 A Comissão sustenta que estas alegações devem ser julgadas improcedentes.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

108 Nos n.os 221 a 223 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral, após ter examinado os considerandos 1045 e 1046 da decisão controvertida, declarou que, para considerar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido, a Comissão se tinha baseado simultaneamente nos efeitos da infração única e continuada no seu conjunto e nos efeitos da coordenação nos serviços de frete de entrada isoladamente e, nomeadamente, nos custos acrescidos do transporte aéreo para o EEE e, portanto, nos preços mais altos das mercadorias importadas.

109 Nestas condições, conforme anunciou no n.º 224 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral examinou, por um lado, os efeitos da coordenação nos serviços de frete de entrada isoladamente e, por outro, os efeitos da infração única e continuada no seu conjunto.

110 Primeiro, na medida em que, com a sexta alegação da segunda parte, a Air Canada critica os fundamentos pelos quais o Tribunal Geral deu por provada a existência de um efeito no mercado interno ou no EEE da coordenação nos serviços de frete de entrada considerada isoladamente, importa recordar que, de acordo com o artigo 256.º, n.º 1, segundo parágrafo, TFUE e com o artigo 58.º, primeiro parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, o recurso de segunda instância está limitado às questões de direito. Assim, só o Tribunal Geral tem competência para apurar e apreciar os factos relevantes. A apreciação desses factos e da prova não constitui, portanto, exceto no caso da sua desvirtuação, uma questão de direito sujeita, como tal, à fiscalização do Tribunal de Justiça em segunda instância (Acórdãos de 10 de setembro de 2024, Comissão/Irlanda e o., C-465/20 P, EU:C:2024:724, n.º 110 e jurisprudência aí referida).

111 Ora, há que observar que esta argumentação desenvolvida em apoio da sexta alegação da segunda parte visa, na realidade, pôr em causa, através de uma simples afirmação, as apreciações factuais feitas pelo Tribunal Geral nos n.os 228 a 245 do acórdão recorrido, relativas à existência do efeito nos preços das mercadorias importadas, sem que a Air Canada invoque, por outro lado, uma desvirtuação dos factos ou dos elementos de prova com base nos quais o Tribunal Geral procedeu a essas apreciações factuais. Nesta medida, a sexta alegação da segunda parte deve ser julgada inadmissível.

112 Segundo, na medida em que a sexta e a sétima alegações desta parte são dirigidas contra os n.os 280 a 292 do acórdão recorrido, relativos aos efeitos da infração única e continuada no seu todo, há que observar que, com o seu primeiro fundamento, a Air Canada só critica o acórdão recorrido na parte em que admitiu a competência da Comissão para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada. A Air Canada alega, assim, que a Comissão não se podia basear no conceito de «infração única e continuada» e que deveria ter verificado se o comportamento relativo a essas rotas de entrada, distinto e diferente do relativo às rotas de saída, tinha produzido efeitos qualificados no EEE.

113 Ora, como referido no n.º 108 do presente acórdão, o Tribunal Geral referiu que a Comissão tinha examinado se o critério dos efeitos qualificados estava preenchido não só à luz da infração única e continuada no seu todo mas também à luz da coordenação nos serviços de frete de entrada isoladamente.

114 No n.º 279 do acórdão recorrido, declarou que a Comissão tinha razão ao considerar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no que respeitava à coordenação nos serviços de frete de entrada considerada isoladamente.

115 Uma vez que estas considerações são, por si só, suficientes para justificar a competência dessa instituição relativamente às rotas de entrada, há que rejeitar por inoperante o argumento relativo à consideração dos efeitos da infração única e continuada no seu todo.

116 Em face de todas estas considerações, o primeiro fundamento deve ser rejeitado na íntegra.

Quanto ao terceiro fundamento, relativo à prescrição do poder punitivo da Comissão relativamente aos comportamentos relativos às rotas intra-EEE e União-Suíça

Argumentação das partes

117 Com o seu terceiro fundamento, a Air Canada alega que o Tribunal Geral devia ter conhecido oficiosamente do fundamento relativo ao termo do prazo de prescrição dos poderes punitivos da Comissão em relação aos comportamentos relativos às rotas intra-EEE e União-Suíça.

118 Em apoio do seu fundamento, a Air Canada expõem que, em três outros acórdãos relativos ao cartel controvertido, o Tribunal Geral declarou que o exercício pela Comissão do seu poder punitivo relativamente a esses comportamentos estava prescrito em data anterior à data de adoção da decisão controvertida, e deduziu daí que, ao punir, nessa decisão, as transportadoras em causa pelos referidos comportamentos, a Comissão tinha violado as regras da prescrição previstas no artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003.

119 A Air Canada, que não invocou este fundamento no Tribunal Geral, sustenta que, não obstante, deveria ter sido do conhecimento oficioso do Tribunal de Justiça, tendo em conta o seu caráter de ordem pública.

120 Neste sentido, alega, primeiro, que a decisão controvertida, adotada quando os poderes da Comissão estavam prescritos, está ferida de incompetência temporal e que a incompetência de uma instituição da União constitui um fundamento de anulação de ordem pública que deve ser do conhecimento oficioso do juiz da União, mesmo que nenhuma das partes lhe tenha pedido para o fazer.

121 Segundo, o prazo de prescrição para aplicar coimas que, pela sua natureza, são equiparáveis a sanções penais, serve os objetivos fundamentais do ordenamento jurídico da União, a saber, a segurança jurídica, a boa administração da justiça e a economia processual. Ora, foi com base nestes mesmos princípios que o Tribunal de Justiça reconheceu que o prazo de recurso do artigo 263.º TFUE é de ordem pública. Uma vez que a aplicação do direito da concorrência da União serve objetivos de interesse público e é suscetível de afetar os direitos de terceiros, a prescrição produz efeitos *erga omnes*, ao contrário da prescrição das ações em matéria de responsabilidade extracontratual. A Air Canada acrescenta, a este respeito, que o incumprimento do prazo é, no caso, manifesto e, portanto, facilmente determinável por qualquer terceiro.

122 Terceiro, a Air Canada invoca a violação do princípio da igualdade de tratamento, alegando que a sua posição não é diferente da das outras transportadoras de países terceiros que obtiveram ganho de causa no Tribunal Geral devido à prescrição dos poderes punitivos da Comissão a seu respeito.

123 A Comissão contesta o caráter de ordem pública do fundamento relativo à prescrição dos seus poderes punitivos e conclui pela improcedência do fundamento.

Apreciação do Tribunal de Justiça

124 A título preliminar, refira-se que, como acertadamente alega a Air Canada, nos Acórdãos de 30 de março de 2022, Japan Airlines/Comissão (T-340/17, EU:T:2022:181), de 30 de março de 2022, Cathay Pacific Airways/Comissão (T-343/17, EU:T:2022:184), e de 30 de março de 2022, Latam Airlines Group e Lan Cargo/Comissão (T-344/17, EU:T:2022:185), relativos ao mesmo

cartel e proferidos no mesmo dia do acórdão recorrido, o Tribunal Geral, conhecendo de fundamentos apresentados pelas transportadoras aéreas relativos à prescrição dos poderes punitivos da Comissão quanto a comportamentos ilícitos ligados às rotas intra-EEE e União-Suíça, considerou que essa instituição tinha violado o prazo de prescrição previsto no artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003 ao adotar, em 17 de março de 2017, uma decisão que aplicava sanções às transportadoras aéreas envolvidas nesses comportamentos ilícitos.

125 Está também assente que, contrariamente às referidas transportadoras, a Air Canada não arguiu no Tribunal Geral o fundamento relativo ao termo do prazo de prescrição.

126 Por conseguinte, há que averiguar se este fundamento constitui um fundamento de ordem pública de que o Tribunal Geral devesse ter conhecido oficiosamente.

127 Em primeiro lugar, há que observar que, como resulta expressamente do título do capítulo VII do Regulamento n.º 1/2003 e da redação do artigo 25.º desse regulamento, que figura nesse capítulo VII, os prazos que limitam os poderes punitivos da Comissão são qualificados de prazos de «prescrição».

128 Refira-se, a esse respeito, que a qualificação de prazo de «prescrição» é confirmada por outras versões linguísticas desse regulamento, nomeadamente as suas versões em língua espanhola («prescripción»), inglesa («limitation periods»), italiana («prescrizione»), lituana («senaties terminai») e portuguesa («prescrição»).

129 Uma vez que a natureza de um prazo é determinada tendo em conta o contexto geral em que se insere e tendo em conta o seu objetivo (Acórdão de 12 de dezembro de 2002, Bélgica/Comissão, C-5/01, EU:C:2002:754, n.º 52 e jurisprudência aí referida), há que referir igualmente que a natureza do prazo previsto no artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003 é confirmada por uma interpretação contextual e teleológica dessa disposição.

130 Neste contexto, deve sublinhar-se que o artigo 26.º do Regulamento n.º 1/2003, que constitui, com o artigo 25.º deste regulamento, o capítulo VII desse regulamento, qualifica igualmente de «prazo de prescrição» o prazo no termo do qual a Comissão já não pode executar as decisões tomadas em aplicação dos artigos 23.º e 24.º desse regulamento. Além disso, tanto o artigo 25.º como o artigo 26.º do mesmo regulamento fixam precisamente todas as regras aplicáveis aos prazos que instituem, prevendo não só a duração desses prazos mas também a data a partir da qual correm, bem como as suas causas de interrupção e de suspensão. Ora, estas regras correspondem ao regime jurídico da prescrição.

131 Quanto ao objetivo dos prazos que enquadram os poderes da Comissão, refira-se que o artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003 reproduz, em substância, as disposições dos artigos 1.º a 3.º do Regulamento (CEE) n.º 2988/74 do Conselho, de 26 de novembro de 1974, relativo à prescrição quanto a procedimentos e execução de sanções no domínio do direito dos transportes e da concorrência da Comunidade Económica Europeia (JO 1974, L 319, p. 1; EE 08, F02, p. 41). Assim para interpretar esses prazos, há que tomar como referência o preâmbulo desse regulamento e, em particular, o seu segundo considerando. Este considerando precisa que «é necessário, para garantir a certeza do direito, introduzir o princípio da prescrição e estabelecer as suas modalidades de aplicação» e que «se devem ter em conta, por um lado, os interesses das empresas e associações de empresas e, por outro, as exigências da prática administrativa». Resulta assim desse considerando que o legislador da União pretendeu enquadrar os poderes da

Comissão através da instituição do mecanismo da prescrição extintiva, com a finalidade, nomeadamente, de assegurar a proteção dos direitos das empresas às quais a Comissão prevê aplicar coimas ou sanções pecuniárias compulsórias.

132 Assim, resulta simultaneamente da redação do Regulamento n.º 1/2003, do seu contexto e dos objetivos que prossegue que os prazos previstos no seu capítulo VII constituem prazos de prescrição.

133 Ora, resulta de jurisprudência assente que o juiz da União não pode conhecer oficiosamente do respeito de um prazo de prescrição, devendo este ser suscitado pela parte em causa (Acórdãos de 14 de junho de 2016, Marchiani/Parlamento, C-566/14 P, EU:C:2016:437, n.º 94 e jurisprudência aí referida, e de 5 de setembro de 2019, União Europeia/Guardian Europe e Guardian Europe/União Europeia, C-447/17 P e C-479/17 P, EU:C:2019:672, n.º 99 e jurisprudência aí referida).

134 Esta conclusão não pode ser desmentida pela argumentação desenvolvida pela Air Canada de que o fundamento relativo à prescrição dos poderes punitivos da Comissão deve ser equiparado a um fundamento de incompetência, dado que, após o termo do prazo de prescrição, a Comissão ficou privada da competência para lhe aplicar uma coima.

135 Com efeito, embora o artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003 obrigue a Comissão a punir uma infração determinada dentro de um determinado prazo, a contar do dia em que essa infração foi cometida ou, em caso de infração continuada ou repetida, a contar do dia em que cessou, essa disposição não tem por objeto nem por efeito privar a Comissão do seu poder punitivo relativamente a outras infrações além da abrangida pela prescrição. Além disso, no que respeita a esta última infração, resulta do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1/2003 que o facto de a Comissão já não ter o poder de aplicar sanções aos autores da referida infração devido ao decurso do prazo de prescrição não obsta, por si só, à adoção de uma decisão que declare que esta foi cometida, sob reserva, todavia, de a Comissão demonstrar, nesse caso, um interesse legítimo em tomar uma decisão que declare verificada tal infração. A Comissão continua, portanto, a ser competente, na condição de demonstrar um interesse legítimo, para declarar prescrita uma infração. Nestas condições, a prescrição dos poderes punitivos da Comissão não pode equivaler à incompetência dessa instituição.

136 A Air Canada também não pode validamente invocar a violação do princípio da igualdade de tratamento que resultaria do facto de a sua própria posição processual não ser diferente da das transportadoras aéreas que obtiveram ganho de causa no Tribunal Geral, alegando que a ação da Comissão estava parcialmente prescrita. Uma vez que o fundamento relativo à prescrição não é de ordem pública e que cabe à empresa em causa invocá-lo, o facto de o Tribunal Geral ter declarado a prescrição em relação às empresas que arguíram esse fundamento não pode ser constitutivo de uma diferença de tratamento injustificada em detrimento da Air Canada. Com efeito, contrariamente ao que alegam, essa diferença de tratamento resulta exclusivamente da circunstância objetiva de não terem invocado o fundamento relativo à prescrição, quando o poderiam ter feito nas mesmas condições que as outras transportadoras aéreas que o invocaram (v., neste sentido, Acórdão de 14 de novembro de 2017, British Airways/Comissão, C-122/16 P, EU:C:2017:861, n.º 98).

137 Além disso, como, em substância, refere o advogado-geral nos n.ºs 164 e 165 das suas conclusões, o alegado caráter de ordem pública do fundamento relativo à prescrição dos poderes punitivos da Comissão não pode ser inferido do facto de as coimas aplicadas nos termos do artigo 23.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1/2003 deverem ser qualificadas de «penais» na aceção do artigo 6.º da

Convenção Europeia para a Proteção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais, assinada em Roma em 4 de novembro de 1950. Com efeito, tal qualificação não implica, por si só, que a prescrição do poder punitivo da Comissão, nos termos do artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003, prossiga um objetivo de interesse público além da proteção das empresas em causa.

138 Este alegado caráter de ordem pública do fundamento relativo ao termo do prazo previsto no artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003 também não pode ser deduzido do facto de um prazo de prescrição ter por função garantir a segurança jurídica e, por conseguinte, dever ser equiparado a um prazo processual por força da jurisprudência constante, invocada pela Air Canada, segundo a qual o prazo de recurso previsto no artigo 263.º, sexto parágrafo, TFUE é de ordem pública, pelo que cabe ao juiz da União verificar oficiosamente se foi respeitado.

139 Com efeito, os prazos processuais foram instituídos com vista a assegurar uma boa administração da justiça, a clareza e a segurança das situações jurídicas. Assim, designadamente, os prazos de recurso, como o previsto no artigo 263.º, sexto parágrafo, TFUE, e os prazos de recurso de decisão do Tribunal Geral, como o previsto no artigo 56.º, primeiro parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, destinam-se a assegurar que as decisões administrativas e jurisdicionais adquirem caráter definitivo e, assim, a proteger interesses públicos (Acórdão de 8 de novembro de 2012, Evropaïki Dynamiki/Comissão, C-469/11 P, EU:C:2012:705, n.º 50). Ora, não é esse o caso do prazo de prescrição previsto no artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003 que, como foi indicado no n.º 131 do presente acórdão, visa principalmente assegurar a proteção das empresas em causa. Por outro lado, a mera circunstância de um prazo de prescrição ter por função garantir a segurança jurídica não pode justificar que seja equiparado a um prazo processual, quando esses dois prazos são diferentes por natureza (Acórdão de 8 de novembro de 2012, Evropaïki Dynamiki/Comissão, C-469/11 P, EU:C:2012:705, n.º 49).

140 Resulta de todas estas considerações que o termo do prazo de prescrição do poder punitivo da Comissão, previsto no artigo 25.º do Regulamento n.º 1/2003, não constitui um fundamento de ordem pública de que o Tribunal Geral devesse ter conhecido oficiosamente.

141 Por conseguinte, o terceiro fundamento é improcedente.

Quanto ao segundo fundamento, relativo à imputação à Air Canada da responsabilidade pela infração cometida nas rotas intra-EEE e União-Suíça

Argumentação das partes

142 Com o seu segundo fundamento, a Air Canada alega que o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao considerá-la responsável pela infração única e continuada na medida em que essa infração dizia respeito às rotas intra-EEE e União-Suíça, apesar de nunca ter servido ou não ter podido servir legalmente essas rotas.

143 No essencial, este fundamento contém quatro partes.

144 Com a primeira parte, a Air Canada alega que o Tribunal Geral substituiu, erradamente, pela sua a fundamentação da decisão controvertida, ao mesmo tempo que confirmou a conclusão dessa decisão de que ela tinha participado numa infração única e continuada.

145 No considerando 890 da decisão controvertida, a Comissão tinha exposto que os contactos relativos a rotas que as transportadoras nunca tinham explorado ou que não podiam legalmente explorar podiam igualmente revelar-se relevantes para demonstrar a existência de uma infração única e continuada. Tinha igualmente precisado, nesse considerando, que a sua apreciação decorria do facto de nenhuma barreira intransponível impedir as partes de prestarem serviços de frete aéreo nessas rotas e tinha citado a jurisprudência resultante do Acórdão de 20 de janeiro de 2016, Toshiba Corporation/Comissão (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 Ora, nos n.os 366 a 377 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral não baseou o seu entendimento nesta última jurisprudência, relativa à inexistência de uma barreira intransponível que exclua qualquer concorrência potencial no mercado em causa, mas sim num raciocínio novo que não figurava na decisão controvertida, relativo ao facto de a existência de uma relação de concorrência entre as empresas em causa não ser um pressuposto para imputar a uma empresa a responsabilidade por comportamentos anticoncorrenciais que compõem uma infração única e continuada.

147 Na segunda parte, a Air Canada sustenta que, ao basear-se numa jurisprudência e numa análise que não figuravam na decisão controvertida, o Tribunal Geral violou os seus direitos de defesa, uma vez que não lhe foi dada a possibilidade de apresentar observações sobre a nova posição da Comissão, que o Tribunal Geral fez sua no acórdão recorrido.

148 Com a terceira parte, que visa, em especial, o n.º 377 do acórdão recorrido, a Air Canada acusa o Tribunal Geral de não ter apresentado fundamentos adequados e suficientes para justificar o seu entendimento de que a Comissão podia considerá-la responsável por componentes da infração única e continuada em rotas que não podia servir. Ao fazê-lo, o Tribunal Geral violou o artigo 36.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, relativo à exigência de fundamentação dos acórdãos, e o artigo 41.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

149 Com a quarta parte, a Air Canada sustenta que, em todo o caso, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao afirmar de forma geral que a existência de uma relação de concorrência é irrelevante no âmbito de qualquer infração única e continuada, quando os acórdãos referidos pelo Tribunal Geral nos n.os 366 a 376 do acórdão recorrido, por um lado, não permitem justificar uma conclusão tão geral e, por outro, foram proferidos em processos em que o critério da inexistência de barreira intransponível não era discutido.

150 A Comissão contesta toda esta argumentação.

Apreciação do Tribunal de Justiça

151 Há que lembrar que, segundo jurisprudência constante, a violação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE pode resultar não só de um ato isolado mas também de uma série de atos ou mesmo de um comportamento continuado, quando efetivamente um ou mais elementos dessa série de atos ou desse comportamento continuado também possam constituir, por si sós e considerados isoladamente, uma violação dessa disposição. Assim, quando as diferentes ações se inscrevem num «plano de conjunto», em razão do seu objeto idêntico que falseia o jogo da concorrência no mercado interno, a Comissão pode imputar a responsabilidade por essas ações em função da participação na infração considerada no seu todo (v., neste sentido, Acórdão de 6 de dezembro de

2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 41 e jurisprudência aí referida, e Acórdão de 27 de junho de 2024, Servier e o./Comissão, C-201/19 P, EU:C:2024:552, n.º 240).

152 Uma empresa que tenha participado numa infração única e continuada através de comportamentos seus, que integrassem os conceitos de «acordo» ou de «prática concertada» com um objetivo anticoncorrencial, na aceção do artigo 101.º, n.º 1, TFUE, e que visassem contribuir para a realização da infração no seu conjunto, também pode ser responsável pelos comportamentos adotados por outras empresas no quadro da mesma infração, durante todo o período em que participou na referida infração (v., neste sentido, Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 42 e jurisprudência aí referida, e Acórdão de 27 de junho de 2024, Servier e o./Comissão, C-201/19 P, EU:C:2024:552, n.º 241).

153 Para demonstrar a participação de uma empresa na execução de tal infração única, a Comissão tem que provar que essa empresa pretendia contribuir com o seu próprio comportamento para os objetivos comuns prosseguidos pelo conjunto dos participantes e que tinha conhecimento dos comportamentos ilícitos projetados ou adotados por outras empresas na prossecução dos mesmos objetivos, ou que podia razoavelmente prevê-los e estava pronta a aceitar o risco correspondente (Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.ºs 42 e jurisprudência aí referida, e de 1 de fevereiro de 2024, Scania e o./Comissão, C-251/22 P, EU:C:2024:103, n.º 95 e jurisprudência aí referida).

154 Assim, uma empresa pode ter participado diretamente em todos os comportamentos anticoncorrenciais que compõem a infração única e continuada, caso em que a Comissão lhe pode imputar a responsabilidade por todos esses comportamentos e, portanto, pela referida infração no seu todo. Uma empresa pode também ter participado diretamente apenas numa parte dos referidos comportamentos, mas ter tido conhecimento do conjunto dos outros comportamentos ilícitos projetados ou adotados pelos outros participantes no cartel na prossecução dos mesmos objetivos, ou ter podido razoavelmente prevê-los e ter estado pronta a aceitar o risco correspondente. Nesse caso, a Comissão pode igualmente imputar a essa empresa a responsabilidade pelo conjunto dos comportamentos anticoncorrenciais que constituem essa infração e, por conseguinte, pela própria infração no seu todo (Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 43, e de 1 de fevereiro de 2024, Scania e o./Comissão, C-251/22 P, EU:C:2024:103, n.º 96 e jurisprudência aí referida).

155 No caso, o Tribunal Geral, nos n.ºs 371 a 374 e 376 do acórdão recorrido, recordou, em substância, os elementos jurisprudenciais referidos nos n.ºs 151 a 154 do presente acórdão, antes de identificar os fundamentos pelos quais a Comissão imputou à Air Canada a responsabilidade pela infração única e continuada no respeitante às rotas intra-EEE e União-Suíça e de examinar o seu mérito.

156 A este respeito, quanto à primeira parte, relativa a uma substituição de fundamentos, há que observar que, para rejeitar o fundamento que acusa a Comissão de ter cometido erros manifestos de apreciação e de direito ao imputar à Air Canada a responsabilidade pela infração única e continuada nas rotas intra-EEE e União-Suíça, o Tribunal Geral não substituiu pela sua a apreciação da Comissão.

157 Com efeito, nos n.ºs 161 e 162 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral referiu que, na decisão controvertida, a Comissão tinha recordado que uma empresa podia, em determinadas condições, ser considerada responsável por uma infração única e continuada no seu conjunto, mesmo que

não tivesse participado diretamente em todos os seus elementos constitutivos, e concluído pela existência de uma infração única e continuada, englobando nomeadamente a totalidade das rotas em causa, ao considerar que os contactos controvertidos visavam a realização do objetivo único prosseguido pelos responsáveis, no âmbito de um plano global.

158 Após ter analisado, nos n.os 162 e 164 desse acórdão, os considerandos 869 a 902 e o artigo 1.º da decisão controvertida, considerou, no n.º 165 do referido acórdão, que «era fácil para a [Air Canada] compreender — e para [ele próprio] fiscalizar — que [era] com o fundamento de que essa transportadora pretendia contribuir para o plano global que prosseguia o objetivo anticoncorrencial comum descrito nos considerandos 872 a 876 [dessa decisão] e ter conhecimento (provado ou presumido) dos comportamentos ilícitos das outras transportadoras arguidas nos quais não [tinha] participado diretamente que a Comissão lhe [tinha] imputado a responsabilidade pela infração única e continuada, incluindo na medida em que dizia respeito às rotas intra-União e União-Suíça».

159 Do mesmo modo, com base nesses n.os 161 e 162, o Tribunal Geral referiu, no n.º 378 do mesmo acórdão, que «[era] pelo facto de a [Air Canada] pretender, independentemente da sua qualidade de concorrente potencial nas rotas intra-EEE e União-Suíça, contribuir para o plano global que prosseguia um objetivo anticoncorrencial comum […] e ter conhecimento (provado ou presumido) dos comportamentos ilícitos das outras transportadoras arguidas nos quais não [tinha] participado diretamente que a Comissão lhe [tinha imputado] a responsabilidade pela infração única e continuada, incluindo no que dizia respeito às rotas intra-EEE e União-Suíça».

160 O Tribunal Geral acrescentou, no n.º 379 do acórdão recorrido, que não se podia deduzir do considerando 890 da decisão controvertida «que a Comissão [tinha] pretendido imputar à [Air Canada] a responsabilidade pela infração única e continuada no que dizia respeito às rotas intra-EEE e União-Suíça com base na sua qualidade de potencial concorrente nestas últimas», uma vez que «resulta[va] tanto da sua redação como do seu objetivo e do contexto em que se inser[ia] que esse considerando não diz[ia] respeito à responsabilidade das diferentes transportadoras arguidas pela infração única e continuada, mas sim à existência dessa [infração única e continuada]».

161 Deste modo, resulta das considerações do Tribunal Geral que, para imputar à Air Canada a responsabilidade pela infração única e continuada na parte relativa às rotas intra-EEE e União-Suíça, a Comissão não se baseou, na decisão controvertida, na inexistência de barreiras intransponíveis à entrada da Air Canada nos mercados em causa, mas sim no facto de esta empresa ter contribuído, através do seu próprio comportamento, para os objetivos comuns prosseguidos por todos os participantes e no facto de ter conhecimento dos comportamentos ilícitos das outras transportadoras indiretamente.

162 Daí resulta que, contrariamente à argumentação apresentada pela Air Canada em apoio da primeira parte, o Tribunal Geral não substituiu pela sua a fundamentação da Comissão.

163 No que respeita mais especificamente à argumentação da Air Canada de que, nos n.os 366 a 377 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral se baseou numa jurisprudência e numa análise que não figuravam na decisão controvertida, não se pode deixar de observar que a jurisprudência referida nesses números ou era mencionada na nota 1311 do considerando 867 da decisão controvertida ou era discutida pela Air Canada na réplica. Ora, como foi recordado no n.º 85 do presente

acórdão, quando o Tribunal Geral se limita a responder à argumentação que lhe foi apresentada pelas partes, não se pode considerar que substitui pela sua a fundamentação do autor do ato perante si impugnado.

164 No que respeita à segunda parte, relativa a uma violação dos direitos de defesa, basta referir que procede de uma premissa errada uma vez que, contrariamente ao que sustenta a Air Canada, o Tribunal Geral não procedeu à substituição de fundamentos baseando-se numa nova argumentação que tivesse sido apresentada pela Comissão no decurso da instância. Por conseguinte, esta parte deve ser julgada improcedente.

165 No que respeita à terceira parte, relativa a um vício de fundamentação, na medida em que o Tribunal Geral não expôs os fundamentos pelos quais os princípios que considerou aplicáveis aos factos do caso em apreço e o levaram assim a considerar que a Comissão podia considerar a Air Canada responsável pela infração única e continuada, incluindo a respeito das rotas que essa transportadora não podia servir, há que observar que o Tribunal Geral, como já foi mencionado no n.º 159 do presente acórdão, referiu, no n.º 378 do acórdão recorrido, que a Comissão, para imputar à Air Canada a responsabilidade pela infração única e continuada, incluindo no que dizia respeito a essas rotas, se tinha baseado no contributo dessa empresa para o plano global que prosseguia um objetivo anticoncorrencial comum e no seu conhecimento dos comportamentos ilícitos das outras transportadoras arguidas.

166 Assim, o Tribunal Geral realçou claramente que a responsabilidade da Air Canada nas rotas que não podia servir não resultava da participação direta dessa transportadora na infração nessas rotas, mas sim da sua participação indireta, devido ao seu conhecimento dos outros comportamentos ilícitos projetados ou levados a cabo pelos outros participantes no cartel em causa na prossecução dos mesmos objetivos.

167 É, pois, sem razão que a Air Canada invoca um vício de fundamentação.

168 Por último, quanto à quarta parte, relativa a erro de direito do Tribunal Geral ao considerar, no caso, que a existência de uma relação de concorrência era irrelevante para analisar a existência da infração única e continuada, quando a jurisprudência resultante, nomeadamente, do Acórdão de 26 de janeiro de 2017, Duravit e o./Comissão (C-609/13 P, EU:C:2017:46), não é aplicável no presente processo, uma vez que a referida jurisprudência está limitada aos factos e circunstâncias particulares de cada caso e não se presta a uma aplicação axiomática e geral, não se pode deixar de observar que a Air Canada não apresenta qualquer elemento suscetível de demonstrar em que medida o presente processo se distingue do que deu origem a esse acórdão, em cujo n.º 124 o Tribunal de Justiça considerou que a existência de uma relação de concorrência entre as empresas participantes não é um pressuposto da qualificação dos comportamentos anticoncorrenciais como infração única e continuada. Não estando esta apreciação ligada ao grau de gravidade da infração, a Air Canada não pode invocar o caráter alegadamente «menos grave e fortemente especulativo» da infração única e continuada em causa no presente processo. Também não pode alegar que o âmbito de aplicação tanto material como geográfico desta infração é mais amplo do que o da infração única e continuada em causa no processo que deu origem ao referido acórdão.

169 Por outro lado, na medida em que a Air Canada sustenta que só uma «contribuição ativa» da empresa para a infração ou a prova de que a empresa desempenhou um «papel essencial» nesta permite considerar a sua responsabilidade em razão da sua contribuição para o plano global que prossegue um objetivo comum, há que lembrar que, segundo jurisprudência assente, basta que a

Comissão demonstre que a empresa em causa participou em reuniões em que foram celebrados acordos de natureza anticoncorrencial, sem a eles se ter oposto de forma manifesta, para fazer prova bastante da participação dessa empresa no cartel. Quando a participação nessas reuniões tiver sido demonstrada, cabe a essa empresa apresentar indícios capazes de provar que a sua participação nessas reuniões era destituída de qualquer espírito anticoncorrencial, demonstrando que tinha indicado aos seus concorrentes que participava nessas reuniões numa ótica diferente da deles (v., neste sentido, Acórdão de 1 de fevereiro de 2024, Scania e o./Comissão, C-251/22 P, EU:C:2024:103, n.º 99 e jurisprudência aí referida).

170 Resulta ainda desta jurisprudência que, quando a Comissão demonstra que a empresa em questão participou em reuniões em que foram celebrados acordos de natureza anticoncorrencial, sem a eles se ter manifestamente oposto, esta instituição não tem que provar além disso que essa empresa tinha a intenção de participar na infração, cabendo a essa empresa apresentar as provas do seu distanciamento relativamente a esses acordos, nomeadamente, como no caso, ao alcance geográfico dos mesmos (Acórdão de 1 de fevereiro de 2024, Scania e o./Comissão, C-251/22 P, EU:C:2024:103, n.º 101).

171 No caso, no n.º 382 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral referiu que, no que dizia respeito às atividades anticoncorrenciais relativas às rotas intra-EEE e União-Suíça em que não tinha participado diretamente, a Air Canada não impugnava, no âmbito do seu terceiro fundamento invocado perante si, que tinha o conhecimento exigido das mesmas.

172 Acrescentou, no n.º 384 desse acórdão, que resultava da decisão controvertida que a Air Canada tinha pretendido contribuir, com o seu próprio comportamento, para a realização do objetivo anticoncorrencial único, que consistia em restringir a concorrência entre transportadoras arguidas nas sobretaxas pelo menos na União, no EEE e na Suíça, uma vez que a Air Canada «não só [tinha] incentivado a continuação da infração única e continuada e comprometido a sua descoberta ao abster-se de se distanciar publicamente do conteúdo dos contactos relativos às rotas intra-EEE e União-Suíça em que [tinha participado] ou de os denunciar às entidades administrativas competentes, mas [tinha] igualmente contribuído, ao coordenar as sobretaxas e a recusa de pagamento de comissões nas rotas EEE-Países Terceiros, para assegurar que os transitários não pudessem contornar o pagamento de sobretaxas nas rotas intra-EEE e União-Suíça através de itinerários alternativos, nomeadamente através do Canadá e, consequentemente, para a realização do objetivo anticoncorrencial comum».

173 Tendo assim verificado estarem reunidos os pressupostos da imputação da infração única e continuada à Air Canada, o Tribunal Geral não cometeu nenhum erro de direito ao inferir daí que a Comissão tinha fundamento para considerar a Air Canada responsável pela infração única e continuada no respeitante às rotas intra-EEE e União-Suíça, independentemente da sua eventual qualidade de potencial concorrente nessas rotas.

174 A quarta parte é, portanto, improcedente.

175 Assim, há que julgar improcedente este fundamento.

176 Não tendo sido julgado procedente nenhum dos fundamentos do presente recurso invocados pela Air Canada, há que negar-lhe integralmente provimento.

Quanto às despesas

177 Nos termos do artigo 184.º, n.º 2, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, se o Tribunal de Justiça negar provimento ao recurso, decidirá sobre as despesas.

178 De acordo com o artigo 138.º, n.º 1, deste regulamento, aplicável aos processos de recurso de decisões do Tribunal Geral por força do disposto no artigo 184.º, n.º 1, do referido regulamento, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido.

179 Tendo a Comissão pedido a condenação da Air Canada nas despesas e tendo esta sido vencida, há que condená-la a suportar, além das suas próprias despesas, as despesas efetuadas pela Comissão.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Quinta Secção) decide:

1) É negado provimento ao recurso.

2) A Air Canada é condenada nas despesas.

Assinaturas