Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 26ης Φεβρουαρίου 2026*

«Αίτηση αναιρέσεως – Ανταγωνισμός – Συμπράξεις – Αγορά αερομεταφοράς εμπορευμάτων – Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την οποία διαπιστώνεται παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας – Συντονισμός στοιχείων τιμολόγησης των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων (επίναυλος καυσίμων, επίναυλος ασφαλείας και άρνηση καταβολής προμήθειας επί των επιναύλων) – Υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων – Εδαφική αρμοδιότητα της Επιτροπής – Ουσιαστικές επιπτώσεις»

Στην υπόθεση C-386/22 P,

με αντικείμενο αίτηση αναιρέσεως δυνάμει του άρθρου 56 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ασκήθηκε στις 13 Ιουνίου 2022,

Martinair Holland NV, με έδρα το Haarlemmermeer (Κάτω Χώρες), εκπροσωπούμενη από τους F. Brouwer και R. Wesseling, advocaten,

αναιρεσείουσα,

όπου ο έτερος διάδικος είναι η:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον A. Dawes και την K. Ζώη, επικουρούμενους από τον B. Doherty, BL,

καθής πρωτοδίκως,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους I. Jarukaitis (εισηγητή), πρόεδρο του τετάρτου τμήματος, προεδρεύοντα του πέμπτου τμήματος, E. Regan και Δ. Γρατσία, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: R. Stefanova-Kamisheva, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Απριλίου 2024,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 5ης Σεπτεμβρίου 2024,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την αίτηση αναιρέσεως, η Martinair Holland NV (στο εξής: Martinair) ζητεί την αναίρεση της απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 30ής Μαρτίου 2022, Martinair Holland κατά Επιτροπής (T-323/17, στο εξής: αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, EU:T:2022:174), με την οποία το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε την προσφυγή της με αίτημα, κυρίως, την ακύρωση της απόφασης C(2017) 1742 final της Επιτροπής, της 17ης Μαρτίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (Υπόθεση AT.39258 – Αερομεταφορές εμπορευμάτων) (στο εξής: επίδικη απόφαση), κατά το μέρος που την αφορά, και, επικουρικώς, τη μερική ακύρωση της απόφασης αυτής.

Το νομικό πλαίσιο

Η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας

2 Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στο Λουξεμβούργο στις 21 Ιουνίου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2002/309/ΕΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου και της Επιτροπής, σχετικά με τη συμφωνία επιστημονικής και τεχνολογικής συνεργασίας, της 4ης Απριλίου 2002, για τη σύναψη επτά συμφωνιών με την Ελβετική Συνομοσπονδία (ΕΕ 2002, L 114, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 2015, L 210, σ. 38, στο εξής: συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας), τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουνίου 2002. Τα άρθρα 8 και 9 της συμφωνίας αυτής αναλογούν, mutatis mutandis, στα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ αντιστοίχως.

3 Σύμφωνα με το άρθρο 11 της εν λόγω συμφωνίας:

«1. Οι διατάξεις των άρθρων 8 και 9 εφαρμόζονται […] από τα κοινοτικά θεσμικά όργανα σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία όπως ορίζεται στο Παράρτημα της παρούσας συμφωνίας, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για στενή συνεργασία μεταξύ κοινοτικών θεσμικών οργάνων και ελβετικών αρχών.

2. Οι ελβετικές αρχές αποφαίνονται, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9, κατά πόσον είναι αποδεκτές όλες οι συμφωνίες, οι αποφάσεις και οι συντονισμένες πρακτικές […] σε ό,τι αφορά τα δρομολόγια μεταξύ Ελβετίας και τρίτων χωρών.»

Η Συνθήκη ΛΕΕ

4 Το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ ορίζει τα εξής:

«Είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται:

α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής,

β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διαθέσεως, της τεχνολογικής αναπτύξεως ή των επενδύσεων,

γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού,

[…]».

Η Συμφωνία για τον ΕΟΧ

5 Το περιεχόμενο του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 1994, L 1, σ. 3, στο εξής: Συμφωνία για τον ΕΟΧ), αντιστοιχεί, mutatis mutandis, στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ.

Το ιστορικό της διαφοράς και η επίδικη απόφαση

6 Το ιστορικό της διαφοράς και η επίδικη απόφαση, όπως εκτίθενται στις σκέψεις 1 έως 47 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, μπορούν, για τις ανάγκες της παρούσας διαδικασίας, να συνοψιστούν ως εξής.

7 Η Martinair είναι εταιρία αεροπορικών μεταφορών που δραστηριοποιείται στην αγορά των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων.

8 Στον τομέα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων, η αεροπορική μεταφορά φορτίων εξασφαλίζεται από αεροπορικές εταιρίες (στο εξής: αερομεταφορείς). Κατά κανόνα, οι αερομεταφορείς παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων στους διαμεταφορείς, οι οποίοι οργανώνουν τη μεταφορά των φορτίων στο όνομα των αποστολέων. Σε αντάλλαγμα, οι διαμεταφορείς καταβάλλουν στους αερομεταφορείς τιμή η οποία αποτελείται, αφενός, από ναύλους υπολογιζόμενους ανά χιλιόγραμμο και, αφετέρου, από διάφορους επίναυλους.

Η διοικητική διαδικασία

9 Στις 7 Δεκεμβρίου 2005 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε, βάσει της ανακοινώσεώς της σχετικά με τη μη επιβολή και τη μείωση των προστίμων σε περιπτώσεις συμπράξεων (καρτέλ) (ΕΕ 2002, C 45, σ. 3), αίτηση για απαλλαγή από την επιβολή προστίμου, την οποία υπέβαλαν η Deutsche Lufthansa AG και δύο εκ των θυγατρικών της, η Lufthansa Cargo AG και η Swiss International Air Lines AG. Σύμφωνα με την αίτηση αυτή, υπήρχαν επαφές αντίθετες προς τους κανόνες του

ανταγωνισμού μεταξύ διαφόρων αερομεταφορέων, οι οποίες αφορούσαν συστατικά στοιχεία της τιμής των παρεχόμενων υπηρεσιών στην αγορά αερομεταφοράς εμπορευμάτων, ήτοι τη θέσπιση επίναυλου «καυσίμων» και επίναυλου «ασφαλείας», καθώς και την άρνηση των εν λόγω αερομεταφορέων να καταβάλλουν στους διαμεταφορείς προμήθεια επί των επιναύλων (στο εξής: άρνηση καταβολής προμήθειας).

10 Στις 14 και 15 Φεβρουαρίου 2006 η Επιτροπή διενήργησε αιφνίδιους ελέγχους στις εγκαταστάσεις πολλών αερομεταφορέων.

11 Κατόπιν των ελέγχων αυτών, πολλοί αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων η Martinair, υπέβαλαν αίτηση για απαλλαγή από τα πρόστιμα βάσει της ανακοινώσεως σχετικά με τη μη επιβολή και τη μείωση των προστίμων σε υποθέσεις συμπράξεων (καρτέλ), περί της οποίας γίνεται λόγος στη σκέψη 9 της παρούσας απόφασης.

12 Στις 19 Δεκεμβρίου 2007 η Επιτροπή απηύθυνε ανακοίνωση αιτιάσεων σε 27 αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων και στη Martinair, οι οποίοι στη συνέχεια υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις. Πραγματοποιήθηκε ακρόαση από τις 30 Ιουνίου έως τις 4 Ιουλίου 2008.

Η αρχική απόφαση

13 Στις 9 Νοεμβρίου 2010 η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2010) 7694 final σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (υπόθεση COMP/39258 – αερομεταφορές εμπορευμάτων) (στο εξής: αρχική απόφαση). Η απόφαση αυτή είχε ως αποδέκτες 21 αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων περιλαμβανόταν η Martinair.

14 Η εν λόγω απόφαση εξέθετε, στο σκεπτικό της, ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς είχαν συντονίσει τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, συνεννοούμενοι ως προς τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας, και είχαν, ως εκ τούτου, μετάσχει σε ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, η οποία κάλυπτε το έδαφος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Ελβετίας.

Οι δικαστικές αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 2015

15 Με την απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, Martinair Holland κατά Επιτροπής (T-67/11, EU:T:2015:984), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την αρχική απόφαση κατά το μέρος που αφορούσε τη Martinair. Με δώδεκα άλλες αποφάσεις της ίδιας ημέρας, το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε επίσης, εν όλω ή εν μέρει, την ίδια απόφαση κατά το μέρος που αφορούσε δώδεκα άλλους αερομεταφορείς ή ομάδες αερομεταφορέων.

16 Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η αιτιολογία της απόφασης αυτής ενείχε πλημμέλειες.

Η επίδικη απόφαση

17 Στις 20 Μαΐου 2016 η Επιτροπή απηύθυνε στους αερομεταφορείς τους οποίους αφορούσε η αρχική απόφαση και οι οποίοι είχαν ασκήσει προσφυγή κατ' αυτής ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου έγγραφο με το οποίο τους ενημέρωνε για την πρόθεσή της να εκδώσει εκ νέου απόφαση με την οποία θα διαπίστωνε τη συμμετοχή τους σε ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας σε όλα τα δρομολόγια που μνημονεύονταν στην αρχική αυτή απόφαση. Τους δόθηκε προθεσμία ενός μηνός για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Όλοι έκαναν χρήση της δυνατότητας αυτής.

18 Στις 17 Μαρτίου 2017 η Επιτροπή εξέδωσε την επίδικη απόφαση, η οποία έχει ως αποδέκτες 19 αερομεταφορείς, στους οποίους συγκαταλεγόταν και η Martinair.

19 Στην επίδικη απόφαση εκτίθεται ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς συντόνισαν τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα μέσω του επίναυλου καυσίμων, του επίναυλου ασφαλείας και της άρνησης καταβολής προμήθειας (στο εξής: επίδικη σύμπραξη), και ως εκ τούτου διέπραξαν ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας.

20 Στο τμήμα 4 της απόφασης αυτής, με τίτλο «Περιγραφή των πραγματικών περιστατικών», η Επιτροπή επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι από την έρευνα αποκαλύφθηκε σύμπραξη παγκόσμιας εμβέλειας βασιζόμενη σε δίκτυο διμερών και πολυμερών επαφών που έλαβαν χώρα μεταξύ των ανταγωνιστών για μεγάλο χρονικό διάστημα, η οποία αφορούσε τη συμπεριφορά που οι τελευταίοι είχαν αποφασίσει, προβλέψει ή σχεδιάσει να υιοθετήσουν σε σχέση με τα διάφορα στοιχεία τιμολόγησης για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων που μνημονεύονται στην προηγούμενη σκέψη. Υπογράμμισε ότι κοινός σκοπός αυτού του δικτύου επαφών ήταν ο συντονισμός της συμπεριφοράς των ανταγωνιστών στον τομέα της τιμολόγησης ή η μείωση της αβεβαιότητας όσον αφορά την τιμολογιακή τους πολιτική. Εν συνεχεία, περιέγραψε τις επαφές που αφορούσαν, αντιστοίχως, τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας και εκτίμησε τις αποδείξεις περί των πραγματικών περιστατικών όσον αφορά, αφενός, την επίδικη σύμπραξη στο σύνολό της και, αφετέρου, καθέναν από τους αποδέκτες της εν λόγω απόφασης.

21 Στο τμήμα 5 της επίδικης απόφασης, με τίτλο «Εφαρμογή των σχετικών κανόνων ανταγωνισμού», η Επιτροπή εφάρμοσε το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στα πραγματικά περιστατικά της εξεταζόμενης περίπτωσης, διευκρινίζοντας ταυτοχρόνως ότι οι παραπομπές στο άρθρο αυτό έπρεπε να ερμηνευθούν επίσης ως παραπομπές στο άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και στο άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται mutatis mutandis, εκτός αν ορίζεται άλλως.

22 Συναφώς, όσον αφορά την αρμοδιότητά της, η Επιτροπή εξέτασε τα όρια της χρονικής και εδαφικής αρμοδιότητάς της να διαπιστώσει παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη περίπτωση και να επιβάλει σχετικές κυρώσεις.

23 Αφενός, στις αιτιολογικές σκέψεις 822 έως 832 της επίδικης απόφασης, οι οποίες αποτελούν το υποτμήμα 5.2 της απόφασης αυτής, με τίτλο «Αρμοδιότητα της Επιτροπής», η Επιτροπή επισήμανε, κατ' ουσίαν, ότι δεν επρόκειτο να εφαρμόσει, κατ' αρχάς, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στις προγενέστερες της 1ης Μαΐου 2004 συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια μεταξύ

αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εκτός του ΕΟΧ (στο εξής: δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών), ακολούθως, το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις προγενέστερες της 19ης Μαΐου 2005 συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών καθώς και τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός χωρών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον ΕΟΧ αλλά δεν είναι κράτη μέλη της Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εντός τρίτων χωρών (στο εξής: δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών, και, από κοινού με τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών) και, τέλος, το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας στις προγενέστερες της 1ης Ιουνίου 2002 συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ένωσης και ελβετικών αερολιμένων (στο εξής: δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας). Διευκρίνισε, στην αιτιολογική σκέψη 832 της εν λόγω απόφασης, ότι η ίδια απόφαση «ουδόλως είχε την πρόθεση να εκθέσει οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 8 της συμφωνίας [αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων [μεταξύ] της Ελβετίας [και] τρίτων χωρών».

24 Αφετέρου, στις αιτιολογικές σκέψεις 1036 έως 1046 της επίδικης απόφασης, οι οποίες αποτελούν το υποτμήμα 5.3.8 της απόφασης αυτής, με τίτλο «[Δ]υνατότητα εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια», η Επιτροπή εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους απέρριψε τα επιχειρήματα διαφόρων εμπλεκομένων αερομεταφορέων ότι υπερέβη τα όρια της εδαφικής αρμοδιότητάς της υπό το πρίσμα των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου λόγω του ότι διαπίστωσε και επέβαλε κυρώσεις για παράβαση των δύο αυτών διατάξεων στα δρομολόγια με αναχώρηση από τρίτες χώρες και προορισμό τον ΕΟΧ (στο εξής: εισερχόμενα δρομολόγια και, όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια αυτά, υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων).

25 Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 1045 της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικές όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων «μπορούν να έχουν άμεσες, ουσιώδεις και προβλέψιμες επιπτώσεις εντός της Ένωσης και του ΕΟΧ, δεδομένου ότι το αυξημένο κόστος της αεροπορικής μεταφοράς προς τον ΕΟΧ και, επομένως, οι υψηλότερες τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, ως εκ της φύσεώς τους, μπορούν να έχουν επιπτώσεις στους καταναλωτές εντός του ΕΟΧ». Προσέθεσε δε ότι, εν προκειμένω, οι πρακτικές αυτές μπορούσαν να έχουν τέτοιες επιπτώσεις και στην παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων από άλλους αερομεταφορείς εντός του ΕΟΧ, μεταξύ των συγκοινωνιακών κόμβων (hubs) εντός του ΕΟΧ που χρησιμοποιούνταν από τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και των αερολιμένων προορισμού των αποστολών αυτών εντός του ΕΟΧ που δεν εξυπηρετούνταν από τον αερομεταφορέα της τρίτης χώρας.

26 Εξάλλου, στην αιτιολογική σκέψη 1046 της ίδιας απόφασης, η Επιτροπή επισήμανε ότι η επίδικη σύμπραξη είχε «τεθεί σε εφαρμογή σε παγκόσμιο επίπεδο», ότι οι διακανονισμοί σχετικά με τα εισερχόμενα δρομολόγια αποτελούσαν αναπόσπαστο μέρος της ενιαίας και διαρκούς παράβασης του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και ότι η ομοιόμορφη εφαρμογή των επιναύλων σε παγκόσμια κλίμακα αποτελούσε βασικό στοιχείο της σύμπραξης αυτής.

27 Το υποτμήμα 5.3 της επίδικης απόφασης, σχετικά με την εφαρμογή εν προκειμένω του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, περιλαμβάνει τις αιτιολογικές σκέψεις 833 έως 1052 της απόφασης. Πρώτον, στην αιτιολογική σκέψη 846 της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή έκρινε ότι

οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς συντόνισαν τη συμπεριφορά τους ή επηρέασαν την τιμολόγηση, «πράγμα το οποίο [κατέληγε] τελικώς σε καθορισμό τιμών σε σχέση με» τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων στους διαμεταφορείς. Στην αιτιολογική σκέψη 861 της εν λόγω απόφασης, το θεσμικό αυτό όργανο εκτίμησε ότι το «γενικό σύστημα συντονισμού της συμπεριφοράς όσον αφορά την τιμολόγηση για υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων», την ύπαρξη του οποίου αποκάλυψε η έρευνά της, πιστοποιούσε την ύπαρξη «σύνθετης παράβασης αποτελούμενης από διάφορες ενέργειες οι οποίες [μπορούσαν] να χαρακτηριστούν είτε ως συμφωνία είτε ως εναρμονισμένη πρακτική, στο πλαίσιο των οποίων οι ανταγωνιστές [είχα]ν αντικαταστήσει σκοπίμως τους κινδύνους του ανταγωνισμού με μια μεταξύ τους συνεργασία».

28 Δεύτερον, στην αιτιολογική σκέψη 869 της επίδικης απόφασης, η Επιτροπή έκρινε ότι η «επίμαχη συμπεριφορά συνιστ[ούσε] ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 [ΣΛΕΕ]», διευκρινίζοντας, στις αιτιολογικές σκέψεις 870 έως 902, ότι οι επίμαχοι διακανονισμοί επιδίωκαν ενιαίο σκοπό αντίθετο προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συνιστάμενο στην παρεμπόδιση του ανταγωνισμού στον τομέα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων εντός του ΕΟΧ, ότι αφορούσαν την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων και την τιμολόγησή τους, ότι συνεπάγονταν την εμπλοκή των ίδιων επιχειρήσεων, ότι είχαν ενιαίο και διαρκή χαρακτήρα και ότι εστίαζαν σε τρία σκέλη, ήτοι τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισήμανε, στην αιτιολογική σκέψη 881 της απόφασης, ότι η Martinair εμπλεκόταν και στα τρία αυτά σκέλη.

29 Τρίτον, στην αιτιολογική σκέψη 903 της επίδικης απόφασης, η Επιτροπή εξέθεσε ότι η επίμαχη αντίθετη προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφορά είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού τουλάχιστον εντός της Ένωσης, στον ΕΟΧ και στην Ελβετία. Στην αιτιολογική σκέψη 917 της απόφασης, η Επιτροπή προσέθεσε, κατ' ουσίαν, ότι δεν ήταν, ως εκ τούτου, αναγκαίο να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες επιπτώσεις της συμπεριφοράς αυτής.

30 Τέταρτον, στις αιτιολογικές σκέψεις 972 έως 1021 της επίδικης απόφασης, η Επιτροπή εξέτασε τις κανονιστικές ρυθμίσεις σε επτά τρίτες χώρες, οι οποίες, όπως υποστήριζαν πολλοί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, τους υποχρέωναν να έρχονται σε συνεννόηση όσον αφορά τους επίναυλους, μην επιτρέποντας κατ' αυτόν τον τρόπο την εφαρμογή των σχετικών κανόνων ανταγωνισμού. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι αερομεταφορείς αυτοί δεν απέδειξαν ότι ενήργησαν κατόπιν εξαναγκασμού από τις εν λόγω τρίτες χώρες.

31 Πέμπτον, στις αιτιολογικές σκέψεις 1024 έως 1035 της επίδικης απόφασης, η Επιτροπή έκρινε ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στη Συμφωνία για τον ΕΟΧ και μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας.

32 Το τμήμα 7 της επίδικης απόφασης, με τίτλο «Διάρκεια της παράβασης», περιλαμβάνει τις αιτιολογικές σκέψεις 1146 έως 1169 της απόφασης. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1146, η Επιτροπή έκρινε ότι η επίδικη σύμπραξη άρχισε στις 7 Δεκεμβρίου 1999 και διήρκεσε έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006. Στην ίδια αιτιολογική σκέψη 1146, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η σύμπραξη αυτή είχε παραβεί:

– το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης·

– το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών·

– το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων εντός του ΕΟΧ·

– το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών·

– το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές στα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας.

33 Στην αιτιολογική σκέψη 1169 της ίδιας απόφασης, η Επιτροπή επισήμανε ότι η διάρκεια της παράβασης εκτεινόταν, όσον αφορά τη Martinair, από τις 22 Ιανουαρίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.

34 Στο τμήμα 8 της επίδικης απόφασης, η Επιτροπή εξέτασε τα διορθωτικά μέτρα που έπρεπε να ληφθούν και τα πρόστιμα που έπρεπε να επιβληθούν, παραπέμποντας στις κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παράγραφος 2 σημείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 (ΕΕ 2006, C 210, σ. 2).

35 Τα άρθρα 1, 3 και 4 του διατακτικού της επίδικης απόφασης έχουν ως εξής:

«*Άρθρο 1*

Συντονίζοντας τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] σε παγκόσμια κλίμακα σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων, οι ακόλουθες επιχειρήσεις διέπραξαν την ακόλουθη ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 [ΣΛΕΕ], του άρθρου 53 της [Συμφωνίας για τον ΕΟΧ] και του άρθρου 8 [της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] όσον αφορά τα ακόλουθα δρομολόγια και κατά τις ακόλουθες περιόδους.

1) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της [Σ]υμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκομένων εντός του ΕΟΧ, κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιδ) [η Martinair], από τις 22 Ιανουαρίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

[…]

2) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ όσον αφορά τα [δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιδ) [η Martinair], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

[…]

3) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 53 της [Σ]υμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα [δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιδ) [η Martinair], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

[…]

4) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 8 της [συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] όσον αφορά τα δρομολόγια [Ένωσης-Ελβετίας], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιδ) [η Martinair], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

[…]

Άρθρο 3

Επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα για την ενιαία και διαρκή παράβαση περί της οποίας γίνεται λόγος στο άρθρο 1 της παρούσας απόφασης […]:

[…]

ιγ) [στη Martinair]: 15 400 000 [ευρώ]·

[…]

Άρθρο 4

Οι επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 οφείλουν να παύσουν αμέσως την αναφερόμενη στο εν λόγω άρθρο ενιαία και διαρκή παράβαση, εφόσον δεν το έχουν ήδη πράξει.

Δεσμεύονται επίσης να απόσχουν από κάθε πράξη ή συμπεριφορά που έχει το ίδιο ή παρεμφερές αντικείμενο ή αποτέλεσμα.»

Η διαδικασία ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση

36 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 29 Μαΐου 2017, η Martinair άσκησε προσφυγή με αίτημα, κυρίως, την ακύρωση της επίδικης απόφασης στο σύνολό της κατά το μέρος που την αφορά, επικουρικώς, την ακύρωση του άρθρου 1, παράγραφος 2, στοιχείο ιδ′, και παράγραφος 3, στοιχείο ιδ′, της απόφασης αυτής, καθόσον η Επιτροπή της καταλόγισε ευθύνη για παράβαση στα εισερχόμενα δρομολόγια, καθώς και την ακύρωση του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο ιδ′, παράγραφος 2, στοιχείο ιδ′, παράγραφος 3, στοιχείο ιδ′, και παράγραφος 4, στοιχείο ιδ′, της εν λόγω απόφασης, καθόσον η Επιτροπή έκρινε ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση περιελάμβανε την άρνηση καταβολής προμήθειας.

37 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Martinair προέβαλε τρεις λόγους ακυρώσεως.

38 Μεταξύ των λόγων αυτών, ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως στηριζόταν σε αναρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων. Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε αυτεπαγγέλτως λόγο ακυρώσεως στηριζόμενο σε αναρμοδιότητα της Επιτροπής, υπό το πρίσμα της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, να διαπιστώσει παράβαση του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και να επιβάλει σχετικές κυρώσεις όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων σε χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον ΕΟΧ αλλά όχι μέλη της Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων στην Ελβετία.

39 Με απόφαση της 1ης Ιουλίου 2019, η υπόθεση αυτή συνενώθηκε με την υπόθεση T-325/17, KLM κατά Επιτροπής, προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας.

40 Με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε όλους τους ανωτέρω λόγους ακυρώσεως, συμπεριλαμβανομένου του λόγου ακυρώσεως που είχε εξετάσει αυτεπαγγέλτως. Εντούτοις, στο πλαίσιο του τελευταίου αυτού λόγου, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η Επιτροπή είχε παραδεχθεί ότι ήταν πιθανόν, για τον καθορισμό των προστίμων, να είχε συμπεριλάβει «εκ παραδρομής» στην αξία των πωλήσεων τον κύκλο εργασιών που είχαν πραγματοποιήσει ορισμένοι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς στα τελευταία αυτά δρομολόγια κατά τη διάρκεια της επίμαχης περιόδου, εκτιμώντας ταυτοχρόνως ότι τούτο επηρέαζε μόνον τα έσοδα που έπρεπε να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του βασικού ποσού των προστίμων αυτών.

Τα αιτήματα των διαδίκων στην αναιρετική διαδικασία

41 Με την υπό κρίση αίτηση αναιρέσεως, η Martinair ζητεί από το Δικαστήριο:

– να αναιρέσει την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση καθόσον με αυτήν διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα για την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών·

– να ακυρώσει την επίδικη απόφαση στο σύνολό της ή, επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή κατά το μέρος που με αυτήν διαπιστώνεται ότι η Martinair παρέβη το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών και

– εν πάση περιπτώσει, να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε η Martinair ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

42 Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

– να απορρίψει την αίτηση αναιρέσεως και να καταδικάσει τη Martinair στα δικαστικά έξοδα·

– επικουρικώς, σε περίπτωση που γίνει δεκτή η αίτηση αναιρέσεως, να αναπέμψει την υπόθεση στο Γενικό Δικαστήριο και να επιφυλαχθεί ως προς τα δικαστικά έξοδα.

Επί της αιτήσεως αναιρέσεως

43 Προς στήριξη της αιτήσεως αναιρέσεως, η Martinair προβάλλει έναν και μοναδικό λόγο αναιρέσεως, με τον οποίο υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε επανειλημμένως σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

44 Ο λόγος αυτός διαιρείται σε τέσσερα σκέλη. Με το πρώτο σκέλος η Martinair υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη τις προαναφερθείσες διατάξεις καθόσον έκρινε ότι οι υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων παρήγαν εντός του ΕΟΧ κρίσιμες επιπτώσεις για τη θεμελίωση της αρμοδιότητας της Επιτροπής. Με το δεύτερο σκέλος υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε στις ίδιες παραβάσεις και στην ίδια πλάνη περί το δίκαιο καθόσον έκρινε ότι οι πρακτικές σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων είχαν πιθανές επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ. Με το τρίτο σκέλος η Martinair υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθόσον υποκατέστησε με τη δική του αιτιολογία εκείνην που παρέθεσε η Επιτροπή και αντέστρεψε παρανόμως το βάρος αποδείξεως προκειμένου να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι πρακτικές σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων είχαν ουσιαστικές επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ. Με το τέταρτο σκέλος υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη τις εν λόγω διατάξεις καθόσον κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το γεγονός ότι πρόκειται για ενιαία και διαρκή παράβαση δύναται να επεκτείνει την αρμοδιότητα της Επιτροπής σε συμπεριφορές που έλαβαν χώρα εκτός του ΕΟΧ.

Επί του πρώτου σκέλους, σχετικά με την ύπαρξη κρίσιμων επιπτώσεων εντός του ΕΟΧ βάσει των οποίων μπορεί να θεμελιωθεί η αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

45 Η Martinair υποστηρίζει ότι, προκειμένου να αποδείξει την ύπαρξη αρκούντως στενού συνδέσμου με τον ΕΟΧ παρά τη διαπίστωση στη σκέψη 139 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης ότι το σύνολο σχεδόν των πωλήσεων υπηρεσιών αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων πραγματοποιείται εκτός του ΕΟΧ, το Γενικό Δικαστήριο, στη σκέψη 141 της απόφασης αυτής, υπέθεσε ότι οι επίμαχοι επίναυλοι μπορούσαν όχι μόνο να επηρεάσουν τη συνολική τιμή που χρεώνεται στους διαμεταφορείς, αλλά επίσης, σε δευτερεύον επίπεδο, να επηρεάσουν τις τιμές που χρεώνουν οι διαμεταφορείς για τις υπηρεσίες τους στους πελάτες τους, υπό την προϋπόθεση ότι μετακυλίουν στην τιμή της δέσμης υπηρεσιών τους το ενδεχόμενο επιπλέον κόστος που προκύπτει από την επίμαχη σύμπραξη. Εξ αυτού συνήγαγε, στη σκέψη 142 της εν λόγω απόφασης, ότι η αύξηση των τιμών αυτών μπορεί επίσης να επηρεάσει τους ναύλους που εφαρμόζουν οι αποστολείς οι οποίοι αγοράζουν υπηρεσίες από τους διαμεταφορείς στα εμπορεύματα που αποστέλλονται στους τελικούς πελάτες εντός του ΕΟΧ.

46 Εντούτοις, τέτοιες επιπτώσεις δεν αποδείχθηκαν ούτε καν ήταν αρκούντως κρίσιμες ώστε να προκαλέσουν ουσιαστικές επιπτώσεις κατά την έννοια της απόφασης της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Συγκεκριμένα, οι επιπτώσεις αυτές εξαρτώνται από την αυτοτελή και τεκμαιρόμενη απόφαση των διαμεταφορέων και των αποστολέων να μετακυλίσουν το πρόσθετο κόστος στους αντίστοιχους πελάτες τους, χωρίς να

έχουν λάβει κίνητρο από τη Martinair να υιοθετήσουν οποιαδήποτε συμπεριφορά εντός του ΕΟΧ. Αντιθέτως, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η ως άνω απόφαση, οι μετακυλίσεις στον ανταγωνισμό ήταν το σκόπιμο αποτέλεσμα της συμπεριφοράς της Intel Corporation Inc. και μόνο. Επιπλέον, στην υπό κρίση υπόθεση δεν πρόκειται για παγκόσμια αγορά, αλλά για πλείονες τοπικές αγορές, ο δε ανταγωνισμός για τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων δεν διεξάγεται εντός του ΕΟΧ.

47 Εξάλλου, οι επιπτώσεις που συνίστανται στην αύξηση του κόστους των εισαγόμενων στον ΕΟΧ εμπορευμάτων, ακόμη και αν υποτεθεί ότι είναι ευλογοφανείς, δεν είναι άμεσες και, επομένως, δεν συνδέονται επαρκώς με τη συμπεριφορά που υιοθετήθηκε εκτός του ΕΟΧ ώστε να μπορεί να αποδειχθεί επαρκής σύνδεσμος με τον ΕΟΧ. Αν γίνει δεκτή η προσέγγιση του Γενικού Δικαστηρίου, κάθε συμπεριφορά που υιοθετείται εκτός του ΕΟΧ στο πλαίσιο αλυσίδας αξίας παγκόσμιας εμβέλειας θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ. Μια τόσο ευρεία ερμηνεία του κριτηρίου που στηρίζεται στις ουσιαστικές επιπτώσεις των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικών εντός της Ένωσης (στο εξής: κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων) θα καθιστούσε το κριτήριο αυτό άνευ αντικειμένου στο πλαίσιο παγκοσμιοποιημένων οικονομιών και δικτύων διανομής.

48 Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι αρκούσαν έμμεσες και, εν πάση περιπτώσει, μη ουσιώδεις επιπτώσεις για να αποδειχθούν οι απαιτούμενες ουσιαστικές επιπτώσεις εντός της εσωτερικής αγοράς. Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, καθόσον στηρίχθηκε σε σειρά επιπτώσεων εικαζόμενων και τεκμαιρόμενων, και επομένως μη επαληθεύσιμων, αντί να αποδείξει την ύπαρξη επαρκούς και άμεσου συνδέσμου των επίμαχων πρακτικών με τον ΕΟΧ.

49 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, το υπό κρίση σκέλος είναι παραδεκτό, δεδομένου ότι με αυτό αμφισβητούνται όχι τα πραγματικά περιστατικά, αλλά ο νομικός χαρακτηρισμός των προβαλλόμενων επιπτώσεων, βάσει του οποίου το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε την ύπαρξη ουσιαστικών επιπτώσεων.

50 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το σκέλος αυτό πρέπει να απορριφθεί, καθόσον είναι απαράδεκτο κατά το μέρος που αφορά πραγματικές εκτιμήσεις στις οποίες προέβη το Γενικό Δικαστήριο και αβάσιμο κατά τα λοιπά.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

51 Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων αποσκοπεί, όπως και το κριτήριο του τόπου εφαρμογής των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικών, στην αντιμετώπιση των συμπεριφορών οι οποίες δεν έχουν διαμορφωθεί μεν στο έδαφος της Ένωσης ή, κατά περίπτωση, εντός του ΕΟΧ, αλλά έχουν αντίθετες προς τον ανταγωνισμό επιπτώσεις δυνάμενες να γίνουν αισθητές στην αγορά της Ένωσης ή του ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων μπορεί να δικαιολογήσει την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού της Ένωσης ή του ΕΟΧ βάσει του δημοσίου διεθνούς δικαίου, εφόσον μπορεί να προβλεφθεί ότι η συγκεκριμένη συμπεριφορά θα προκαλούσε άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις εντός της Ένωσης ή εντός του ΕΟΧ. Συναφώς, για να πληρούται η προϋπόθεση περί προβλεψιμότητας, αρκεί να ληφθούν υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις μιας συμπεριφοράς στον ανταγωνισμό. Επιπλέον, αρκεί η επίμαχη συμπεριφορά να «δύναται» να έχει άμεση επίπτωση εντός της Ένωσης ή του ΕΟΧ για να πληρούται η απαίτηση περί αμεσότητας (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψεις 45, 49, 51 και 52).

52 Επομένως, όπως υποστηρίζει η Martinair, η Επιτροπή, προκειμένου να αποδείξει ότι πληρούται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, πρέπει να αποδείξει ότι οι επίμαχες πρακτικές έχουν προβλέψιμες, άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις εντός της Ένωσης ή, όπως εν προκειμένω, εντός του ΕΟΧ, κριτήρια τα οποία το Γενικό Δικαστήριο υπενθύμισε εξάλλου στις σκέψεις 122 και 143 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. Εντούτοις, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Martinair με την επιχειρηματολογία της που εκτίθεται στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους του μοναδικού λόγου αναιρέσεως, το Γενικό Δικαστήριο, με τις σκέψεις 141 και 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, δεν απέκλινε από το κριτήριο αυτό κρίνοντας ότι αρκούσαν απλώς έμμεσες και εικαζόμενες επιπτώσεις και, εν πάση περιπτώσει, όχι ουσιώδεις, για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ουσιαστικών επιπτώσεων, κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας απόφασης.

53 Όπως προκύπτει από το σύνολο των σκέψεων 117, 118, 121 και 134 έως 143 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, οι εν λόγω σκέψεις 141 και 142 εντάσσονται στην ανάλυση του Γενικού Δικαστηρίου σχετικά με την εκτίμηση της λυσιτέλειας του πρώτου λόγου στον οποίο στηρίχθηκε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1045 της επίδικης απόφασης για να στηρίξει τη διαπίστωσή της ότι πληρούνταν εν προκειμένω το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων. Ο λόγος αυτός συνίστατο στο «αυξημένο κόστος της αεροπορικής μεταφοράς προς τον ΕΟΧ και, επομένως, [στις] υψηλότερες τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων [που], ως εκ της φύσεώς τους, μπορού[σα]ν να έχουν επιπτώσεις στους καταναλωτές εντός του ΕΟΧ», λόγος στον οποίο το Γενικό Δικαστήριο αναφέρθηκε ως «επίμαχη επίπτωση» (στο εξής: επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων), ως προς την οποία η Martinair υποστήριζε ότι δεν συγκαταλεγόταν μεταξύ των επιπτώσεων της επίδικης συμπεριφοράς τις οποίες βασίμως μπορούσε να λάβει υπόψη η Επιτροπή για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων.

54 Επομένως, δεδομένου ότι οι σκέψεις 141 και 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης δεν αφορούν το ζήτημα αν η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων είχε τον απαιτούμενο προβλέψιμο, ουσιώδη και άμεσο χαρακτήρα, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, στις σκέψεις αυτές, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι αρκούσαν έμμεσες, εικαζόμενες και, εν πάση περιπτώσει, μη ουσιώδεις επιπτώσεις για να αποδειχθεί η ύπαρξη ουσιαστικών επιπτώσεων εντός του ΕΟΧ. Επομένως, το πρώτο σκέλος της επιχειρηματολογίας που προβάλλεται προς στήριξη του υπό κρίση σκέλους πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο, καθόσον στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης.

55 Κατά δεύτερον, στο μέτρο που η Martinair επιδιώκει να θέσει υπό αμφισβήτηση την εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου, όπως αυτή εκτίθεται στις σκέψεις 141 και 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, κατά την οποία η επίδικη συμπεριφορά είχε επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 256, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ και το άρθρο 58, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αίτηση αναιρέσεως περιορίζεται σε νομικά ζητήματα.

56 Επομένως, όταν το Γενικό Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ή εκτιμά τα πραγματικά περιστατικά, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο μόνο να ελέγξει, δυνάμει του άρθρου 256 ΣΛΕΕ, τη νομική υπαγωγή των εν λόγω πραγματικών περιστατικών και τις εξ αυτής αντληθείσες έννομες συνέπειες (πρβλ. αποφάσεις της 28ης Μαΐου 1998, Deere κατά Επιτροπής, C-7/95 P, EU:C:1998:256, σκέψη 21, και της 11ης Ιανουαρίου 2024, Planistat Europe και Charlot κατά Επιτροπής, C-363/22 P, EU:C:2024:20, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

57 Αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο είναι αποκλειστικώς αρμόδιο να διαπιστώνει και να εκτιμά τα κρίσιμα πραγματικά περιστατικά καθώς και να εκτιμά τα αποδεικτικά στοιχεία. Συγκεκριμένα, εφόσον η προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων ήταν νομότυπη και τηρήθηκαν οι γενικές αρχές του δικαίου και οι διαδικαστικοί κανόνες που διέπουν τη διεξαγωγή των αποδείξεων και το βάρος αποδείξεως, το Γενικό Δικαστήριο είναι το μόνο αρμόδιο να εκτιμά την αξία που πρέπει να προσδοθεί στα στοιχεία που του έχουν υποβληθεί. Επομένως, η εκτίμηση αυτών των πραγματικών περιστατικών και αποδεικτικών στοιχείων δεν συνιστά, υπό την επιφύλαξη ενδεχόμενης παραμορφώσεώς τους, νομικό ζήτημα υποκείμενο, αυτό καθεαυτό, στον αναιρετικό έλεγχο του Δικαστηρίου (αποφάσεις της 28ης Μαΐου 1998, Deere κατά Επιτροπής, C-7/95 P, EU:C:1998:256, σκέψη 22, και της 18ης Μαρτίου 2021, Pometon κατά Επιτροπής, C-440/19 P, EU:C:2021:214, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

58 Εν προκειμένω, η Martinair υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων εξαρτιόταν μόνον από την αυτοτελή και τεκμαιρόμενη απόφαση των διαμεταφορέων και των αποστολέων να μετακυλίσουν το πρόσθετο κόστος που προέκυπτε από την επίδικη σύμπραξη στους αντίστοιχους πελάτες τους και ότι ο ανταγωνισμός για τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων διεξαγόταν σε τοπικές αγορές ευρισκόμενες εκτός του ΕΟΧ, πράγμα που παρακώλυε τη δυνατότητα να διαπιστωθεί, εν προκειμένω, η ύπαρξη επιπτώσεων επί των οποίων η Επιτροπή μπορούσε να στηριχθεί για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων.

59 Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Martinair αμφισβητεί τις διαπιστώσεις στις οποίες προέβη το Γενικό Δικαστήριο με τις σκέψεις 139 έως 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. Στις ως άνω σκέψεις, όμως, το Γενικό Δικαστήριο περιορίστηκε να εκθέσει και να εκτιμήσει τα πραγματικά περιστατικά, όπως προέκυπταν από τις αιτιολογικές σκέψεις 14, 17 και 70 της επίδικης απόφασης, καθώς και από τις απαντήσεις των διαδίκων στα μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας που το ίδιο είχε λάβει, με μοναδικό σκοπό να εξακριβώσει αν είχε αποδειχθεί η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, την οποία έλαβε υπόψη η Επιτροπή ως λόγο που της παρείχε τη δυνατότητα να εφαρμόσει το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, χωρίς να προβεί σε κανέναν νομικό χαρακτηρισμό τους. Πράγματι, όπως προκύπτει ιδίως από τη σκέψη 143 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε μόνο στη συνέχεια αν η επίπτωση αυτή μπορούσε να εμπίπτει στην έννοια των «ουσιαστικών επιπτώσεων», κατά τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 51 της παρούσας απόφασης.

60 Επομένως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, με την επιχειρηματολογία αυτή, η Martinair ζητεί στην πραγματικότητα από το Δικαστήριο να προβεί σε νέα εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών τα οποία εξέθεσε και εκτίμησε το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 139 έως 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, όπερ δεν εμπίπτει στην αναιρετική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 57 της παρούσας απόφασης, δεδομένου ότι δεν προβάλλεται παραμόρφωση των πραγματικών αυτών περιστατικών. Κατά συνέπεια, η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

61 Εξάλλου, στο μέτρο που, με την ίδια επιχειρηματολογία, η οποία εκτίθεται στις σκέψεις 46 έως 48 της παρούσας απόφασης, η Martinair επιδιώκει επίσης να θέσει υπό αμφισβήτηση τον ουσιώδη και άμεσο χαρακτήρα των επιπτώσεων αυτών, κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 51 της παρούσας απόφασης, επισημαίνεται ότι το ζήτημα αν η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων είχε, μεταξύ άλλων, τον απαιτούμενο από τη νομολογία αυτή ουσιώδη και άμεσο χαρακτήρα εξετάστηκε από το Γενικό Δικαστήριο, αντιστοίχως, στις σκέψεις 164 έως 174 και 175 έως 183 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης.

62 Όσον αφορά τον ουσιώδη χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, η Martinair περιορίζεται, εντούτοις, στον ισχυρισμό ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι αρκούσαν «εν πάση περιπτώσει μη ουσιώδεις» επιπτώσεις για να αποδειχθεί η ύπαρξη ουσιαστικών επιπτώσεων.

63 Πάντως, κατά το άρθρο 256, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, το άρθρο 58, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το άρθρο 168, παράγραφος 1, στοιχείο δ', καθώς και το άρθρο 169, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, προκύπτει ότι η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να προσδιορίζει επακριβώς τα επίμαχα στοιχεία της αποφάσεως της οποίας ζητείται η αναίρεση καθώς και τα νομικά επιχειρήματα που στηρίζουν κατά τρόπο συγκεκριμένο το αίτημα αυτό, άλλως η αίτηση αναιρέσεως ή ο οικείος λόγος αναιρέσεως είναι απαράδεκτα. Συνεπώς, τα στοιχεία της αιτήσεως αναιρέσεως που δεν περιλαμβάνουν καμία επιχειρηματολογία που να αποσκοπεί ειδικά στον προσδιορισμό του νομικού σφάλματος που προσάπτεται στην αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση δεν πληρούν την απαίτηση αυτή και πρέπει να απορρίπτονται ως απαράδεκτα (απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2024, Ferriere Nord κατά Επιτροπής, C-31/23 P, EU:C:2024:851, σκέψεις 51 και 52 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

64 Επομένως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ένας τέτοιος γενικός ισχυρισμός δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που αφορά την εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου εκτίμηση του ουσιώδους χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, η επιχειρηματολογία της Martinair πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

65 Όσον αφορά τον άμεσο χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, το Γενικό Δικαστήριο εξέθεσε κατ' αρχάς, στις σκέψεις 175 έως 178 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τα νομικά κριτήρια βάσει των οποίων θα εκτιμούσε αν ο χαρακτήρας αυτός αποδεικνυόταν εν προκειμένω. Συναφώς, επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι η παρέμβαση των διαμεταφορέων δεν ήταν αφ' εαυτής ικανή να διασπάσει την αιτιώδη αλληλουχία μεταξύ της επίδικης συμπεριφοράς και της επίπτωσης αυτής και, ως εκ τούτου, να της στερήσει τον άμεσο χαρακτήρα της, δεδομένου ότι απέρρεε αντικειμενικώς από την επίμαχη σύμπραξη, βάσει της κανονικής λειτουργίας της αγοράς, και, ως εκ τούτου, δεν διασπούσε την αλληλουχία αυτή, αλλά τη συνέχιζε.

66 Εν συνεχεία, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε, στις σκέψεις 179 έως 182 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τα επιχειρήματα που είχε προβάλει η Martinair προκειμένου να αμφισβητήσει τον άμεσο χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων.

67 Συγκεκριμένα, στη σκέψη 179 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε την επιχειρηματολογία της Martinair ότι υπήρχαν συγκεκριμένες ενδείξεις ότι τουλάχιστον ορισμένες εκ των τιμών που χρέωναν οι διαμεταφορείς στους αποστολείς κατά την επίμαχη περίοδο ήταν οι ίδιες αποτέλεσμα των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικών για τις οποίες η Επιτροπή επέβαλε κυρώσεις στους διαμεταφορείς. Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι η Martinair δεν αποδείκνυε, αλλά ούτε καν ισχυριζόταν, ότι, στο πλαίσιο των πρακτικών αυτών, οι διαμεταφορείς συντονίζονταν παρανόμως προκειμένου να μετακυλίουν στους αποστολείς το πρόσθετο κόστος που όφειλαν να καταβάλουν και ότι η εν λόγω εταιρία δεν αποδείκνυε ούτε ότι οι εν λόγω πρακτικές ήταν ικανές να εμποδίσουν τους διαμεταφορείς να μετακυλίουν το πρόσθετο αυτό κόστος στους αποστολείς.

68 Στη σκέψη 180 της ίδιας απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η Martinair, αφενός, δεν είχε τεκμηριώσει το επιχείρημά της ότι το ύψος των επιναύλων που οι διαμεταφορείς χρέωναν στους αποστολείς υπερέβαινε το ύψος των επιναύλων που κατέβαλλαν οι εν λόγω διαμεταφορείς στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς και, αφετέρου, δεν είχε εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους οι διαμεταφορείς δεν μπορούσαν να μετακυλίουν στους αποστολείς το πρόσθετο κόστος που προέκυπτε από την ενιαία και διαρκή παράβαση και συγχρόνως να χρεώνουν στους αποστολείς επίναυλους συνολικού ποσού υψηλότερου από εκείνο των επιναύλων τους οποίους οι ίδιοι είχαν υποχρεωθεί να καταβάλουν στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς.

69 Εξ αυτού συνήγαγε, στη σκέψη 181 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι δεν μπορούσε να γίνει δεκτό ότι η προβλέψιμη μετακύλιση του πρόσθετου κόστους στους εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ αποστολείς απέρρεε από τις αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικές για τις οποίες η Επιτροπή επέβαλε κυρώσεις στους διαμεταφορείς και ότι, ως εκ τούτου, οφειλόταν σε υπαιτιότητα ή ότι δεν σχετιζόταν με την κανονική λειτουργία της αγοράς.

70 Στη σκέψη 182 της απόφασης αυτής, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε επίσης το επιχείρημα της Martinair που αντλούνταν από την «αγοραστική δύναμη» την οποία ασκούσαν οι διαμεταφορείς, για τον λόγο ότι η Martinair δεν είχε αποδείξει το γεγονός αυτό ούτε είχε καν εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους αυτή ήταν ικανή να διασπάσει την αιτιώδη αλληλουχία μεταξύ της επίμαχης συμπεριφοράς και της επέλευσης της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων.

71 Τέλος, στη σκέψη 183 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο συνήγαγε από τα στοιχεία αυτά ότι η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων είχε τον απαιτούμενο άμεσο χαρακτήρα.

72 Πλην όμως, αφενός, το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας, στις σκέψεις 175 έως 178 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η παρέμβαση τρίτων, όπως οι διαμεταφορείς, δεν στερεί, ως εκ φύσεως, από τις επιπτώσεις της επίδικης συμπεριφοράς τον άμεσο χαρακτήρα τους, δεδομένου ότι η παρέμβαση αυτή απορρέει αντικειμενικώς από την επίμαχη σύμπραξη, βάσει της κανονικής λειτουργίας της αγοράς.

73 Η εκτίμηση αυτή δεν αναιρείται από τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632), στην οποία παραπέμπει η Martinair.

74 Πράγματι, από την απόφαση αυτή δεν προκύπτει ότι μόνον οι μετακυλίσεις στον ανταγωνισμό που προκαλούνται σκόπιμα από μόνη τη συμπεριφορά της επιχείρησης κατά της οποίας έχει κινηθεί διαδικασία επιβολής κυρώσεων για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ ή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ μπορούν να πληρούν την προϋπόθεση της αμεσότητας που απαιτείται για να διαπιστωθεί ότι μια αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά πληροί το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων.

75 Επιπλέον, από την ως άνω απόφαση δεν προκύπτει ότι το Δικαστήριο κατέληξε, με την απόφαση αυτή, σε έναν ορισμό του άμεσου χαρακτήρα των επιπτώσεων ο οποίος να ισχύει μόνο για μια παγκόσμια αγορά, πράγμα που θα απέκλειε περιπτώσεις που αφορούν περισσότερες τοπικές αγορές, όπερ συμβαίνει κατά τη Martinair εν προκειμένω.

76 Αφετέρου, στο μέτρο που η Martinair υποστηρίζει ότι, υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης, η μετακύλιση των επιναύλων εξαρτιόταν από ανεξάρτητη απόφαση των διαμεταφορέων και των αποστολέων, καλεί στην πραγματικότητα το Δικαστήριο να προβεί σε νέα εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών τα οποία εξέθεσε και εκτίμησε το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 179 έως 182 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, χωρίς να προβάλλει παραμόρφωση των εν λόγω πραγματικών περιστατικών. Υπό το πρίσμα της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 57 της παρούσας απόφασης, η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

77 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η επιχειρηματολογία της Martinair, η οποία εκτίθεται στις σκέψεις 46 έως 48 της παρούσας απόφασης, στο μέτρο που δεν είναι απαράδεκτη για τους λόγους που εκτίθενται στις σκέψεις 58 έως 60, 62 έως 64 και 76 της παρούσας απόφασης, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

78 Κατά τρίτον, υπενθυμίζεται ότι η υποχρέωση αιτιολογήσεως την οποία υπέχει το Γενικό Δικαστήριο από το άρθρο 36 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με το άρθρο 53, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού αυτού, του επιβάλλει την υποχρέωση να εκθέτει με σαφήνεια και χωρίς αμφισημία τη συλλογιστική που ακολούθησε, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους μεν ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους για τους οποίους ελήφθη η απόφαση, στο δε Δικαστήριο να ασκήσει τον δικαστικό του έλεγχο (αποφάσεις της 11ης Απριλίου 2013, Mindo κατά Επιτροπής, C-652/11 P, EU:C:2013:229, σκέψη 29, και της 26ης Σεπτεμβρίου 2024, Covestro Deutschland και Γερμανία κατά Επιτροπής, C-790/21 P και C-791/21 P, EU:C:2024:792, σκέψη 113 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

79 Ωστόσο, η ως άνω υποχρέωση δεν συνεπάγεται ότι το Γενικό Δικαστήριο οφείλει να αναφέρεται διεξοδικά σε όλους κατά σειράν τους συλλογισμούς που έχουν διατυπώσει οι διάδικοι. Συνεπώς, η αιτιολογία μπορεί να είναι έμμεση, υπό τον όρον ότι παρέχει στους μεν ενδιαφερομένους τη δυνατότητα να αντιληφθούν το σκεπτικό στο οποίο στηρίχθηκε το Γενικό Δικαστήριο, στο δε Δικαστήριο επαρκή στοιχεία για την άσκηση του εκ μέρους του αναιρετικού ελέγχου (αποφάσεις της 7ης Ιανουαρίου 2004, Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, EU:C:2004:6, σκέψη 372, και της 26ης Σεπτεμβρίου 2024, Covestro Deutschland και Γερμανία κατά Επιτροπής, C-790/21 P και C-791/21 P, EU:C:2024:792, σκέψη 114 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

80 Υπενθυμίζεται επίσης ότι η εν λόγω υποχρέωση αιτιολογήσεως αποτελεί ουσιώδη τύπο που πρέπει να διακρίνεται από το ζήτημα του βασίμου της αιτιολογίας, δεδομένου ότι το ζήτημα αυτό αφορά την ουσιαστική νομιμότητα της επίδικης πράξεως [αποφάσεις της 2ας Απριλίου 1998, Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, σκέψη 67, και της 4ης Οκτωβρίου 2024, UPL Europe και Indofil Industries (Netherlands) κατά Επιτροπής, C-262/23 P, EU:C:2024:862, σκέψη 134 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

81 Ισχυριζόμενη, όμως, ότι το Γενικό Δικαστήριο παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, στηριζόμενο σε σειρά επιπτώσεων εικαζόμενων και τεκμαιρόμενων, και επομένως μη επαληθεύσιμων, αντί να αποδείξει την ύπαρξη επαρκούς και άμεσου συνδέσμου των επίμαχων πρακτικών με τον ΕΟΧ, η Martinair αμφισβητεί στην πραγματικότητα το βάσιμο των λόγων που εκτίθενται στις σκέψεις 139 έως 143 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. Επομένως, ο ισχυρισμός αυτός δεν μπορεί να στηρίξει αιτίαση αντλούμενη από παράβαση, εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου, της υποχρέωσης αιτιολογήσεως που υπέχει.

82 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το πρώτο σκέλος του μοναδικού λόγου αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει απαράδεκτο και εν μέρει αβάσιμο.

Επί του δευτέρου σκέλους, σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των πρακτικών που αφορούν τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

83 Η Martinair υποστηρίζει, όσον αφορά τις επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο απόδειξης της συνδρομής του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, ότι στις απαιτήσεις του προβλέψιμου, του ουσιώδους και του άμεσου χαρακτήρα των επιπτώσεων μιας συμπεριφοράς στον ανταγωνισμό προστίθεται η απαίτηση περί πιθανότητας τέτοιων επιπτώσεων. Αυτή η απαίτηση πιθανότητας είναι αυστηρότερη από το απλό γεγονός ότι η επίμαχη συμπεριφορά «ενδέχεται» να έχει επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ. Για να είναι σε θέση η Επιτροπή να επικαλεστεί την αρμοδιότητά της, απαιτείται όχι μόνον να είναι δυνατόν, αλλά και να είναι περισσότερο πιθανό παρά απίθανο να επέλθουν οι επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ.

84 Συναφώς, κατά πρώτον, το Γενικό Δικαστήριο παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη το άρθρο 101 ΣΛΕΕ καθόσον έκρινε, στις σκέψεις 128 έως 132 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι ο χαρακτηρισμός της επίμαχης παράβασης ως παράβασης «ως εκ του αντικειμένου» καθιστούσε περιττή κάθε αξιολόγηση της πιθανότητας επέλευσης επιπτώσεων εντός του ΕΟΧ. Επομένως, κακώς απέρριψε, στη σκέψη 133 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τη σχετική επιχειρηματολογία της Martinair.

85 Από το γεγονός ότι ένα είδος συμπεριφοράς έχει εν γένει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού δεν μπορεί να συναχθεί ότι συνεπάγεται αυτομάτως περιορισμό του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς. Βεβαίως, δεν γίνεται λόγος για απόδειξη της ύπαρξης πραγματικών επιπτώσεων εντός του ΕΟΧ. Εντούτοις, προκειμένου να θεμελιωθεί η αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά συμπεριφορά που υιοθετήθηκε εκτός του ΕΟΧ, το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων επιβάλλει στο θεσμικό αυτό όργανο να αποδείξει την πιθανότητα η συμπεριφορά αυτή να έχει επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ, πράγμα το οποίο η Επιτροπή παρέλειψε να αναλύσει με την επίδικη απόφαση και το οποίο δεν επαληθεύτηκε ούτε από το Γενικό Δικαστήριο. Το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η επίμαχη συμπεριφορά είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά πριν λάβει υπόψη το γεγονός ότι υιοθετήθηκε και τέθηκε σε εφαρμογή εκτός του ΕΟΧ. Δεδομένου ότι η Martinair δεν έλεγχε ούτε τις τιμές που εφάρμοζαν οι διαμεταφορείς έναντι των αποστολέων ούτε εκείνες που χρεώνονταν στους καταναλωτές εντός του ΕΟΧ, η «εισερχόμενη συμπεριφορά» της δεν μπορούσε να έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ.

86 Αν ήταν βάσιμη η κρίση του Γενικού Δικαστηρίου ότι ο χαρακτηρισμός ενός περιορισμού του ανταγωνισμού ως περιορισμού «ως εκ του αντικειμένου» συνεπάγεται την ύπαρξη πιθανών επιπτώσεων στην εσωτερική αγορά, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ θα εφαρμοζόταν σε κάθε συμπαιγνιακή συμπεριφορά, οπουδήποτε και αν λαμβάνει χώρα, τίθεται σε εφαρμογή ή παράγει αποτελέσματα. Μια τέτοια ερμηνεία του άρθρου 101 ΣΛΕΕ δεν μπορεί να είναι ορθή και, εξάλλου, παραβιάζει τις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου.

87 Κατά δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο κακώς παρέλειψε να εκτιμήσει τον πιθανό χαρακτήρα των υποθέσεων στις οποίες στηρίζεται το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με τις έμμεσες επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ, οι οποίες τεκμαίρονται στην επίδικη απόφαση.

88 Στη σκέψη 141 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι, εφόσον οι διαμεταφορείς μετακυλίουν στην τιμή της δέσμης υπηρεσιών τους το τυχόν πρόσθετο κόστος που προκύπτει από την επίδικη σύμπραξη, οι επιπτώσεις αυτές ενδέχεται να επέλθουν εντός του ΕΟΧ. Η Επιτροπή όμως ούτε εξέτασε τις επιπτώσεις αυτές στις οποίες αναφέρθηκε το Γενικό Δικαστήριο ούτε έλαβε υπόψη τις σιωπηρές αναλυτικές και πραγματικές προϋποθέσεις των υποθέσεων αυτών, πράγμα το οποίο η ίδια δεν αμφισβητεί καν. Πρώτον, δεν έλεγξε αν η επίδικη συμπεριφορά οδήγησε σε αύξηση των τιμών των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στις αγορές εκτός του ΕΟΧ. Δεύτερον, ακόμη και αν ήταν αποδεδειγμένη η ύπαρξη επίπτωσης στον ανταγωνισμό, η Επιτροπή ούτε απέδειξε ούτε καν εξέτασε αν επρόκειτο για αύξηση του συνολικού κόστους για τους διαμεταφορείς και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ποια ήταν η έκταση των εν λόγω επιπτώσεων ή της εν λόγω αύξησης των τιμών. Τρίτον, ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι διαμεταφορείς επιβαρύνθηκαν με αύξηση του κόστους, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, ούτε καν εξακρίβωσε, το ενδεχόμενο οι διαμεταφορείς να μετακύλισαν τα υψηλότερα αυτά έξοδα στους πελάτες τους, ήτοι στους αποστολείς που ήταν εγκατεστημένοι εκτός του ΕΟΧ. Τέταρτον, ακόμη και αν υποτεθεί ότι υπήρξε τέτοια μετακύλιση του κόστους, το οποίο ήταν κατά τα λοιπά υποθετικό και πιθανώς ασήμαντο, η Επιτροπή δεν έλεγξε αν οι αποστολείς είχαν αυξήσει αναλόγως τις τιμές τους. Στο πλαίσιο αγωγών αποζημιώσεως που εκκρεμούν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, οι αποστολείς και οι διαμεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι εκτός και εντός του ΕΟΧ υποστηρίζουν, εξάλλου, ότι δεν μετακύλισαν το «πρόσθετο κόστος» που ενδεχομένως προέκυπτε από την επίδικη συμπεριφορά.

89 Η απουσία οποιασδήποτε έρευνας σχετικά με την πιθανότητα και την έκταση του πρόσθετου κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι καταναλωτές στον ΕΟΧ καθιστά τις επιπτώσεις στις οποίες η Επιτροπή θεμελιώνει την αρμοδιότητά της εξ ορισμού υποθετικές και εικαζόμενες. Δεν αποδεικνύεται ο βαθμός στον οποίο, αφενός, η συμπεριφορά στον τομέα της αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων προκάλεσε αύξηση των συνολικών τιμών των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων που χρεώνονταν στους διαμεταφορείς και, αφετέρου, οι αυξήσεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα υψηλότερες τιμές που χρεώνονταν στους αποστολείς και μετακυλίστηκαν στους καταναλωτές που αγοράζουν εμπορεύματα εισαγόμενα εντός του ΕΟΧ. Πάντως, δεν μπορεί να υποτεθεί, χωρίς τη διενέργεια λεπτομερούς αξιολόγησης, ότι η αύξηση των τιμών προηγούμενου σταδίου συνεπάγεται άμεσα αύξηση των τιμών σε μεταγενέστερο στάδιο.

90 Επομένως, οι επιπτώσεις που προβάλλει η Επιτροπή και δέχεται ανεπιφύλακτα το Γενικό Δικαστήριο είναι απλώς υποθετικές ή, εν πάση περιπτώσει, ήσσονος σημασίας, δεν είναι δε επαρκώς πιθανές για να προκαλέσουν ουσιαστικές επιπτώσεις. Οι διαπιστώσεις του Γενικού Δικαστηρίου στηρίζονται σε μια υπόθεση μετακύλισης εκ μέρους των διαμεταφορέων καθώς και σε ένα τεκμήριο περαιτέρω μετακύλισης εκ μέρους των αποστολέων, χωρίς να τεκμηριώνεται ο πιθανός χαρακτήρας κάποιας από τις υποθέσεις αυτές, παρά την ύπαρξη σημαντικού αριθμού αποδεικτικών στοιχείων που θέτουν υπό αμφισβήτηση την αληθοφάνειά τους. Κρίνοντας ότι οι απαιτούμενες πιθανές επιπτώσεις μιας συμπεριφοράς εντός του ΕΟΧ μπορούν να αποδειχθούν βάσει εικαζόμενων κριτηρίων και εκτιμήσεων, το Γενικό Δικαστήριο παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει και, εν πάση περιπτώσει, υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη το άρθρο 101 ΣΛΕΕ.

91 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το σκέλος αυτό είναι εν μέρει απαράδεκτο και εν μέρει αβάσιμο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

92 Κατά πρώτον, υπογραμμίζεται ότι από τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 51 της παρούσας απόφασης προκύπτει ότι η προϋπόθεση σχετικά με την «πιθανότητα» των ουσιαστικών επιπτώσεων στην οποία αναφέρεται η Martinair δεν διακρίνεται από την προϋπόθεση σχετικά με την προβλεψιμότητα των επιπτώσεων αυτών, δεδομένου ότι, σύμφωνα με την ίδια νομολογία, για να πληρούται η προϋπόθεση περί προβλεψιμότητας, αρκεί να ληφθούν υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις μιας συμπεριφοράς στον ανταγωνισμό. Ως εκ τούτου, κακώς η Martinair υποστηρίζει ότι η απαίτηση πιθανότητας είναι ένα κριτήριο που προστίθεται στις απαιτήσεις του προβλέψιμου, του ουσιώδους και του άμεσου χαρακτήρα. Κατά συνέπεια, η Martinair δεν μπορεί λυσιτελώς να προσάπτει στο Γενικό Δικαστήριο, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 83 της παρούσας απόφασης, ότι παρέλειψε να εξακριβώσει τον πιθανό χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, τη στιγμή που, στις σκέψεις 144 έως 163 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο ανέλυσε τον προβλέψιμο χαρακτήρα της επίπτωσης αυτής.

93 Κατά δεύτερον, επισημαίνεται ότι, στη σκέψη 128 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι, σε περίπτωση συμπεριφοράς για την οποία η Επιτροπή έκρινε, όπως εν προκειμένω, ότι ήταν αρκούντως επιζήμια για τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ, τέτοια που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού «ως εκ του αντικειμένου» κατά την έννοια του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων δεν απαιτείται η απόδειξη συγκεκριμένων επιπτώσεων όπως προϋποθέτει ο χαρακτηρισμός μιας συμπεριφοράς ως περιορισμού «ως εκ του αποτελέσματος» κατά την έννοια των διατάξεων αυτών.

94 Ομοίως, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε, στη σκέψη 132 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι, αν το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων ερμηνευόταν, όπως φαινόταν να προτείνει η Martinair, υπό την έννοια ότι απαιτείται απόδειξη των συγκεκριμένων επιπτώσεων της επίδικης συμπεριφοράς ακόμη και στην περίπτωση περιορισμού του ανταγωνισμού «ως εκ του αντικειμένου», τούτο θα σήμαινε ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής να διαπιστώνει και να επιβάλλει κυρώσεις για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ εξαρτάται από προϋπόθεση η οποία δεν βρίσκει έρεισμα στο γράμμα των διατάξεων αυτών.

95 Το Γενικό Δικαστήριο συνήγαγε εξ αυτού, στη σκέψη 133 της εν λόγω απόφασης, ότι η Martinair, αφενός, δεν μπορούσε βασίμως να προσάψει στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πλάνη κρίνοντας ότι πληρούνταν το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, μολονότι το θεσμικό αυτό όργανο, στις αιτιολογικές σκέψεις 917, 1190 και 1277 της επίδικης απόφασης, είχε επισημάνει ότι δεν ήταν υποχρεωμένο να εκτιμήσει τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα της επίδικης συμπεριφοράς δεδομένου του αντίθετου προς τον ανταγωνισμό αντικειμένου της συμπεριφοράς αυτής και, αφετέρου, δεν μπορούσε να συναγάγει από τις ως άνω αιτιολογικές σκέψεις ούτε ότι η Επιτροπή δεν είχε προβεί σε καμία ανάλυση των επιπτώσεων που είχε η εν λόγω συμπεριφορά στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου αυτού.

96 Εντούτοις, όπως επισημαίνεται ήδη στο σκεπτικό που εκτίθεται στο δεύτερο μέρος της εν λόγω σκέψης 133, από τις ως άνω σκέψεις κατά των οποίων βάλλει η Martinair δεν μπορεί να συναχθεί ότι το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι ο χαρακτηρισμός της επίμαχης παράβασης ως παράβασης «ως εκ του αντικειμένου» καθιστούσε περιττή κάθε αξιολόγηση της ενδεχόμενης επέλευσης

επιπτώσεων, εντός του ΕΟΧ, βάσει της οποίας θα μπορούσε να θεμελιωθεί η αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ σε συμπεριφορές που υιοθετήθηκαν εκτός του ΕΟΧ.

97 Πράγματι, από το σύνολο των σκέψεων 124 έως 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι, στις εν λόγω αμφισβητούμενες σκέψεις, το Γενικό Δικαστήριο επιδίωξε απλώς να απορρίψει την επιχειρηματολογία που του είχε υποβάλει η Martinair, η οποία συνοψίζεται στις σκέψεις 107 και 108 της απόφασης αυτής. Επομένως, στις σκέψεις αυτές, το Γενικό Δικαστήριο εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους κακώς η Martinair υποστήριζε ότι η εκ μέρους της Επιτροπής επισήμανση, στην αιτιολογική σκέψη 917 της επίδικης απόφασης, ότι δεν προέβη σε καμία εκτίμηση των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού αποτελεσμάτων των εν λόγω αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικών σήμαινε ότι η Επιτροπή, λόγω της φύσεως των πρακτικών αυτών, παρέλειψε να εκτιμήσει εάν αυτές είχαν επίπτωση στον ανταγωνισμό εντός της Ένωσης ή του ΕΟΧ δυνάμενη να θεμελιώσει την αρμοδιότητά της να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων υπό το πρίσμα του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων.

98 Αφενός, το Γενικό Δικαστήριο, απαντώντας, κατ’ ουσίαν, ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, το οποίο χρησιμεύει για τη θεμελίωση της εξωεδαφικής αρμοδιότητας της Επιτροπής, διακρίνεται από το ζήτημα αν η επίδικη σύμπραξη μπορεί να χαρακτηριστεί περιορισμός του ανταγωνισμού, κατά την έννοια του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο. Όπως επισήμανε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 42 των προτάσεών του, το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, το οποίο μπορεί να χρησιμεύσει ως βάση για την εξωεδαφική εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης και του ΕΟΧ από την Επιτροπή υπό το πρίσμα του δημοσίου διεθνούς δικαίου, δεν ταυτίζεται με το ουσιαστικό κριτήριο που αφορά τον περιορισμό του ανταγωνισμού, ως εκ του αντικειμένου ή ως εκ του αποτελέσματος, εντός της εσωτερικής αγοράς της Ένωσης ή του ΕΟΧ, και από το οποίο εξαρτάται η αρμοδιότητα της Επιτροπής να διαπιστώνει και να επιβάλλει κυρώσεις, βάσει του δικαίου της Ένωσης, για παράβαση των εν λόγω κανόνων ανταγωνισμού.

99 Αφετέρου, η ανάλυση στην οποία προέβη το Γενικό Δικαστήριο προκειμένου να κρίνει αν η Επιτροπή είχε ορθώς εκτιμήσει ότι πληρούνταν εν προκειμένω το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων εκτίθεται στις σκέψεις 144 έως 184 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, όσον αφορά τον συντονισμό σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων θεωρούμενο μεμονωμένα, και στις σκέψεις 185 έως 196 της απόφασης αυτής, όσον αφορά την ενιαία και διαρκή παράβαση θεωρούμενη στο σύνολό της.

100 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Martinair ερμηνεύει εσφαλμένως την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση όταν υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει, υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και παρέβη το άρθρο 101 ΣΛΕΕ καθόσον έκρινε ότι ο χαρακτηρισμός της επίμαχης παράβασης ως παράβασης «ως εκ του αντικειμένου» καθιστούσε περιττή κάθε αξιολόγηση της ενδεχόμενης επέλευσης επιπτώσεων εντός του ΕΟΧ προκειμένου να θεμελιωθεί η αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων. Κατά συνέπεια, η επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 84 έως 86 της παρούσας απόφασης πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

101 Κατά τρίτον, όσον αφορά την επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 87 έως 90 της παρούσας απόφασης, διαπιστώνεται, κατ' αρχάς, ότι, καθόσον με την επιχειρηματολογία αυτή η Martinair υποστηρίζει ότι η επίδικη απόφαση ενέχει ελλείψεις, η επιχειρηματολογία αυτή δεν βάλλει κατά της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης αλλά κατά της επίδικης απόφασης. Επομένως, πρέπει, κατά το μέτρο αυτό, να απορριφθεί ως απαράδεκτη (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 29ης Ιουνίου 2023, TUIfly κατά Επιτροπής, C-763/21 P, EU:C:2023:528, σκέψη 53 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

102 Εν συνεχεία, διαπιστώνεται ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Martinair με την επιχειρηματολογία της, η ανάλυση στην οποία προέβη το Γενικό Δικαστήριο σχετικά με τις υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται το συμπέρασμα της Επιτροπής όσον αφορά τις ουσιαστικές επιπτώσεις της επίδικης σύμπραξης εντός του ΕΟΧ δεν περιορίζεται μόνο στη διαπίστωση που εκτίθεται στη σκέψη 141 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, αλλά περιλαμβάνεται στις σκέψεις 124 έως 142 της απόφασης αυτής. Οι σκέψεις αυτές αφορούν ακριβώς το ζήτημα αν το πρόσθετο κόστος το οποίο ενδέχεται να υποχρεώθηκαν να καταβάλουν οι αποστολείς και η αύξηση της τιμής των εισαγόμενων στον ΕΟΧ εμπορευμάτων που μπορεί να προέκυψε εξ αυτού συγκαταλέγονται μεταξύ των επιπτώσεων που επήλθαν λόγω της επίδικης συμπεριφοράς, στις οποίες μπορούσε βασίμως να στηριχθεί η Επιτροπή για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων. Επιπλέον, στις σκέψεις 144 έως 184 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο ανέλυσε, υπό το πρίσμα της επιχειρηματολογίας που είχε προβάλει ενώπιόν του η Martinair, αν η επίπτωση αυτή είχε τον απαιτούμενο προβλέψιμο, ουσιώδη και άμεσο χαρακτήρα.

103 Τούτου δοθέντος, όσον αφορά ειδικώς τη σκέψη 141 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, υπενθυμίζεται ότι, στη σκέψη αυτή, το Γενικό Δικαστήριο συνήγαγε από τις διαπιστώσεις στις οποίες είχε προβεί στις προηγούμενες σκέψεις της ίδιας απόφασης ότι, εφόσον οι διαμεταφορείς μετακυλίουν στην τιμή της δέσμης υπηρεσιών τους το τυχόν πρόσθετο κόστος που προκύπτει από την επίδικη σύμπραξη, η ενιαία και διαρκής παράβαση, στο μέτρο που αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια, ενδέχεται να έχει αντίκτυπο ιδίως στον ανταγωνισμό μεταξύ των διαμεταφορέων για την προσέλκυση της πελατείας των αποστολέων αυτών και, ως εκ τούτου, η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων μπορεί να εκδηλωθεί εντός της εσωτερικής αγοράς ή εντός του ΕΟΧ.

104 Υποστηρίζοντας, κατ' ουσίαν, ότι η σκέψη 141 ενέχει πλάνη και εκθέτοντας συναφώς τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στις σκέψεις 88 έως 90 της παρούσας απόφασης, η Martinair επιδιώκει, στην πραγματικότητα, να αμφισβητήσει εκ νέου την εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου ότι η Επιτροπή, αφενός, βασίμως έλαβε υπόψη, για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, την επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων και, αφετέρου, απέδειξε επαρκώς ότι η συγκεκριμένη επίπτωση είχε τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ώστε να θεωρηθεί, μεταξύ άλλων, ουσιώδης και άμεση. Ως εκ τούτου, η επιχειρηματολογία αυτή δεν διαφέρει από εκείνη που προβλήθηκε προς στήριξη του πρώτου σκέλους του μοναδικού λόγου αναιρέσεως. Από την ανάλυσή της όμως προκύπτει ότι η Martinair δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι η Επιτροπή βασίμως έλαβε προς τούτο υπόψη την εν λόγω επίπτωση.

105 Τέλος, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η Martinair, ισχυριζόμενη ότι το Γενικό Δικαστήριο παρέλειψε να εκτιμήσει την πιθανότητα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, υποστηρίζει, στην πραγματικότητα, ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν εκτίμησε την προβλεψιμότητα της επίπτωσης αυτής, αρκεί η επισήμανση ότι το ζήτημα αν η συγκεκριμένη επίπτωση είχε τον απαιτούμενο προβλέψιμο χαρακτήρα για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών

επιπτώσεων, κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 51 της παρούσας απόφασης, αναλύθηκε από το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 144 έως 163 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τις οποίες δεν αφορά το υπό κρίση σκέλος.

106 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το δεύτερο σκέλος του μοναδικού λόγου αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει απαράδεκτο και εν μέρει αβάσιμο.

Επί του τρίτου σκέλους, σχετικά με αντικατάσταση αιτιολογίας και παράνομη αντιστροφή του βάρους αποδείξεως

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

107 Η Martinair επισημαίνει ότι η συνολική εκτίμηση του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων αποτελεί αντικείμενο μόνον της αιτιολογικής σκέψης 1045 της επίδικης απόφασης. Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι το κριτήριο αυτό πληρούται με το σύνολο των σκέψεων 101 έως 197 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, αναπτύσσοντας, στις σκέψεις αυτές, συλλογιστική στηριζόμενη σε αποδεικτικά στοιχεία και επιχειρήματα τα οποία δεν προέβαλε η Επιτροπή είτε στην επίδικη απόφαση είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Όμως, ουδόλως επιτρέπεται στο Γενικό Δικαστήριο να καλύπτει τα κενά της αιτιολογίας της υποκείμενης στον έλεγχό του πράξης ή να υποκαθιστά με τη δική του αιτιολογία εκείνη του εκδόντος την πράξη αυτή.

108 Συναφώς, πρώτον, στις σκέψεις 144 έως 163 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο αξιολόγησε την προβλεψιμότητα μιας μετακύλισης του φερόμενου καθορισμού των τιμών των εισερχόμενων υπηρεσιών σε προγενέστερο στάδιο στην αγορά μεταγενέστερου σταδίου των αποστελλόμενων εμπορευμάτων, στηριζόμενο σε διαπίστωση στην οποία δεν προέβη η Επιτροπή με την επίδικη απόφαση ούτε κατά την ενώπιόν του διαδικασία. Ειδικότερα, το γεγονός ότι στην απόφαση αυτή αναφέρεται ότι το κόστος των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων είναι κόστος εισροών δεν ισοδυναμεί με τον ισχυρισμό ότι οι τιμές των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων είναι «κυμαινόμενο κόστος που επηρεάζει το οριακό κόστος». Ως εκ τούτου, στη σκέψη 156 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο υποκατέστησε με τη δική του αιτιολογία εκείνη της Επιτροπής.

109 Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε το επιχείρημα ότι ένα φαινόμενο συγκοινωνούντων δοχείων καθιστά απρόβλεπτη τη μετακύλιση του πρόσθετου κόστους, ενώ η Επιτροπή αρνήθηκε ρητώς να εξετάσει το φαινόμενο αυτό. Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο αγνόησε την εν λόγω απουσία ανάλυσης και επέβαλε το βάρος αποδείξεως του εν λόγω φαινομένου στη Martinair, ενώ εναπέκειτο στην Επιτροπή να αποδείξει την εδαφική αρμοδιότητά της βάσει προβλέψιμων επιπτώσεων. Επομένως, το θεσμικό αυτό όργανο όφειλε να αποδείξει ότι το κόστος των υπηρεσιών αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων μπορεί να μετακυλιστεί στους καταναλωτές του ΕΟΧ. Το γεγονός ότι η Martinair επέλεξε να προσκομίσει οικονομική μελέτη δεν ασκεί επιρροή στην υποχρέωση αυτή.

110 Δεύτερον, στις σκέψεις 164 έως 174 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι ο φερόμενος καθορισμός των τιμών για τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων συνεπάγεται ουσιώδεις επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ και ότι η διαπίστωση αυτή δικαιολογείται από τα χαρακτηριστικά της παράβασης, όπως είναι η διάρκεια, η έκταση και η

φύση της. Η Επιτροπή όμως δεν παρέθεσε κανένα από τα χαρακτηριστικά αυτά για να δικαιολογήσει τον ουσιώδη χαρακτήρα των μετακυλίσεων των τιμών των υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων στον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ.

111 Επιπλέον, δεν αποδείχθηκε η διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου, η οποία περιέχεται στη σκέψη 172 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, και επομένως οι επίμαχοι επίναυλοι, αποτελούσε σημαντικό στοιχείο του κόστους των μεταφερομένων εμπορευμάτων, το οποίο έχει αντίκτυπο στην πώλησή τους. Τα μνημονευόμενα στην προηγούμενη σκέψη χαρακτηριστικά, στα οποία αναφέρεται η επίδικη απόφαση, δεν αφορούν τις επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ που προκαλούνται από τις τιμές των υπηρεσιών αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων, αλλά την ενιαία και διαρκή παράβαση, η οποία έχει άμεσο αντίκτυπο εντός του ΕΟΧ μέσω της μεταφοράς εμπορευμάτων στην αλλοδαπή. Η απόφαση αυτή δεν περιέχει καμία διαπίστωση σχετικά με τον ουσιώδη χαρακτήρα των επιπτώσεων όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων εντός του ΕΟΧ και δεν παραθέτει κανένα αποδεικτικό στοιχείο σχετικά με την προβαλλόμενη επίπτωση της συμπεριφοράς αυτής, βάσει του οποίου το Γενικό Δικαστήριο θα μπορούσε να διαπιστώσει όσα διαπιστώνει στην εν λόγω σκέψη 172. Η αναλογία των επιναύλων στη συνολική τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων δεν ασκεί επιρροή συναφώς και κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν αποδεικνύει τον σύνδεσμο μεταξύ των επιναύλων και του κόστους των εισαγόμενων εμπορευμάτων. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο, για να καταλήξει στη διαπίστωση που περιλαμβάνεται στην εν λόγω σκέψη 172, υποκατέστησε ουσιαστικά με τη δική του συλλογιστική την ανύπαρκτη συλλογιστική της Επιτροπής.

112 Τρίτον, στις σκέψεις 175 έως 183 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο φερόμενος καθορισμός των τιμών για τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων συνεπάγεται άμεσες επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ, παρά την παρέμβαση ανεξάρτητων παραγόντων σε διάφορα στάδια της αλυσίδας αξίας, οι οποίοι πρέπει να επιλέξουν οι ίδιοι να μετακυλίσουν τις τιμές αυτές. Όπως όμως ήδη εκτέθηκε στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους, η Επιτροπή δεν απέδειξε αιτιώδη αλληλουχία με την επίδικη απόφαση, αλλά στήριξε έμμεσες επιπτώσεις σε υποθέσεις και εικασίες μη δυνάμενες να επαληθευτούν. Δεδομένου ότι δεν υφίστανται αποδείξεις περί της φερόμενης αμεσότητας των επιπτώσεων, αλλά ούτε καν μνεία της αμεσότητας αυτής στην επίδικη απόφαση, το συμπέρασμα του Γενικού Δικαστηρίου δεν είναι βάσιμο.

113 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το σκέλος αυτό είναι αβάσιμο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

114 Ομολογουμένως, από τη νομολογία προκύπτει ότι η έκταση του κατ' άρθρο 263 ΣΛΕΕ ελέγχου νομιμότητας καλύπτει όλα τα στοιχεία των αποφάσεων της Επιτροπής οι οποίες αφορούν τις διαδικασίες εφαρμογής των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, τον εμπεριστατωμένο έλεγχο των οποίων διασφαλίζει το Γενικό Δικαστήριο, τόσο από νομικής όσο και από πραγματικής απόψεως, υπό το πρίσμα των λόγων που προβάλλει ο προσφεύγων και λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των στοιχείων που αυτός υποβάλλει στην κρίση του. Πάντως, στο πλαίσιο του ελέγχου αυτού, τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να υποκαταστήσουν με τη δική τους αιτιολογία αυτήν του εκδόντος την επίμαχη πράξη (απόφαση της 4ης Ιουλίου 2024, Westfälische Drahtindustrie και Pampus Industriebeteiligungen κατά Επιτροπής, C-70/23 P, EU:C:2024:580, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

115 Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο δεν μπορεί να συμπληρώσει, με το δικό του σκεπτικό, κενό στην αιτιολόγηση της προσβαλλόμενης πράξης, κατά τρόπον ώστε η εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου εξέταση να μη συναρτάται με καμία από τις εκτιμήσεις που περιέχονται στην τελευταία αυτή πράξη (απόφαση της 18ης Ιουλίου 2013, UEFA κατά Επιτροπής, C-201/11 P, EU:C:2013:519, σκέψη 65 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

116 Εντούτοις, όταν το Γενικό Δικαστήριο περιορίζεται να απαντήσει στην επιχειρηματολογία που προβλήθηκε ενώπιόν του και να διευκρινίσει κατ' αυτόν τον τρόπο την αιτιολογία της προσβαλλόμενης πράξης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υποκαθιστά με τη δική του αιτιολογία εκείνη του εκδόντος την πράξη αυτή (πρβλ. αποφάσεις της 12ης Ιουνίου 2014, Deltafina κατά Επιτροπής, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, σκέψη 56, και της 23ης Νοεμβρίου 2023, Ryanair κατά Επιτροπής, C-209/21 P, EU:C:2023:905, σκέψη 49).

117 Εν προκειμένω, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 53 της παρούσας απόφασης, ο πρώτος λόγος στον οποίο βασίστηκε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1045 της επίδικης απόφασης για να στηρίξει τη διαπίστωσή της ότι πληρούνταν εν προκειμένω το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων έγκειται στην επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων.

118 Συναφώς, όσον αφορά, κατά πρώτον, τις αιτιάσεις που βάλλουν κατά των σκέψεων 144 έως 163 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, με τις οποίες το Γενικό Δικαστήριο εκτίμησε την προϋπόθεση σχετικά με τον προβλέψιμο χαρακτήρα της ως άνω επίπτωσης, επισημαίνεται, κατ' αρχάς, ότι, στις σκέψεις αυτές, το Γενικό Δικαστήριο παρέπεμψε στις αιτιολογικές σκέψεις 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1045, 1199 και 1208 της επίδικης απόφασης, απαντώντας συγχρόνως στην επιχειρηματολογία που προέβαλε ενώπιόν του η Martinair προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούνταν εν προκειμένω. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο, στηριζόμενο στο σύνολο των αιτιολογικών σκέψεων της επίδικης απόφασης και στην εκτίμηση των επιχειρημάτων που του υπέβαλε η Martinair, κατέληξε, στη σκέψη 163 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή είχε αποδείξει επαρκώς ότι η επίπτωση αυτή είχε τον απαιτούμενο προβλέψιμο χαρακτήρα.

119 Εν συνεχεία, όσον αφορά τη σκέψη 156 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, την οποία ειδικώς μνημονεύει η Martinair, είναι αληθές ότι, στην εν λόγω σκέψη, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αποτελεί για τους διαμεταφορείς έναν συντελεστή κόστους και ότι πρόκειται για κυμαινόμενο κόστος, του οποίου η αύξηση έχει, κατ' αρχήν, ως αποτέλεσμα την αύξηση του οριακού κόστους με βάση το οποίο οι διαμεταφορείς καθορίζουν τις δικές τους τιμές. Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο στήριξε ρητώς τη διαπίστωση αυτή στις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 70 της επίδικης απόφασης, διευκρινίζοντας σαφώς, με τη χρήση της λέξης «προκύπτει», ότι η εν λόγω διαπίστωση δεν συνίστατο σε αυτούσια επανάληψη του κειμένου των εν λόγω αιτιολογικών σκέψεων, αλλά προέκυπτε από τη δική του ερμηνεία των εν λόγω χωρίων της επίδικης απόφασης. Η Martinair, όμως, δεν υποστηρίζει ότι, με την ερμηνεία αυτή, το Γενικό Δικαστήριο παραμόρφωσε το περιεχόμενο της εν λόγω απόφασης. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο περιορίστηκε, στη σκέψη αυτή, να διευκρινίσει την αιτιολογία της επίδικης απόφασης, αντλώντας ορισμένες ενδείξεις από τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην απόφαση αυτή.

120 Τέλος, επισημαίνεται ότι, όπως υποστηρίζει η Martinair, εναπόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει ότι πληρούται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων και, ως εκ τούτου, να αποδείξει ότι οι επίμαχες πρακτικές έχουν προβλέψιμες, άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις εντός της Ένωσης ή, όπως εν προκειμένω, εντός του ΕΟΧ. Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο δεν παρέβη τον εν λόγω

κανόνα περί κατανομής του βάρους αποδείξεως όταν απέρριψε το επιχείρημα της Martinair ότι ένα φαινόμενο συγκοινωνούντων δοχείων καθιστά απρόβλεπτη τη μετακύλιση του πρόσθετου κόστους, ενώ η Επιτροπή αρνήθηκε να εξετάσει το φαινόμενο αυτό.

121 Συναφώς, αφού εξέθεσε, στις σκέψεις 144 και 145 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το περιεχόμενο της εν λόγω προϋπόθεσης περί προβλεψιμότητας, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε, στη σκέψη 149 της ίδιας απόφασης, ότι η αύξηση του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας μπορούσε, κατ' αρχήν, να οδηγήσει σε αύξηση της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων, εκτός αν θεωρηθεί ότι μια τέτοια αύξηση θα αντισταθμιζόταν με αντίστοιχη μείωση ναύλων και λοιπών επιναύλων, ως αποτέλεσμα του αρκούντως πιθανού φαινομένου των συγκοινωνούντων δοχείων. Βεβαίως, προσέθεσε ότι η Martinair δεν απέδειξε ότι το φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων ήταν πιθανό να συμβεί σε τέτοιον βαθμό ώστε να είναι αδύνατον να προβλεφθεί η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων. Εντούτοις, της διαπίστωσης αυτής προηγείται, στις σκέψεις 146 έως 148 καθώς και στην πρώτη περίοδο της σκέψης 149 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ανάλυση κατόπιν της οποίας το Γενικό Δικαστήριο συνήγαγε, βάσει των στοιχείων που περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 846, 909, 1199 και 1208 της επίδικης απόφασης, τα οποία συνοψίζονται στις σκέψεις 146 και 147 της ίδιας απόφασης, ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν να προβλέψουν ότι ο οριζόντιος καθορισμός του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας καθώς και η άρνηση καταβολής προμήθειας θα συνεπάγονταν αύξηση της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων.

122 Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο, μόνον αφού διαπίστωσε ότι η Επιτροπή είχε αποδείξει επαρκώς με την επίδικη απόφαση τον προβλέψιμο χαρακτήρα μιας τέτοιας αύξησης, εξέτασε αν η Martinair, η οποία προέβαλλε έλλειψη νομιμότητας της επίδικης απόφασης επί του σημείου αυτού, είχε προσκομίσει στοιχεία ικανά να ανατρέψουν τη διαπίστωση αυτή. Δεδομένου ότι, για τον σκοπό αυτό, η Martinair επικαλέστηκε οικονομική έκθεση και προέβαλε την ύπαρξη φαινομένου συγκοινωνούντων δοχείων, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε, στη σκέψη 151 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η εν λόγω οικονομική έκθεση κατέληγε στο συμπέρασμα, βάσει παραδοχών όσον αφορά τη λειτουργία του τομέα των αερομεταφορών εμπορευμάτων, ότι ήταν θεωρητικώς «πιθανό» να παρουσιαστεί ένα τέτοιο φαινόμενο εν προκειμένω, αλλά διαπίστωσε, στη σκέψη 152 της απόφασης αυτής, ότι η εν λόγω οικονομική έκθεση δεν περιείχε, πέραν αόριστων και γενικών ισχυρισμών, κανένα συγκεκριμένο στοιχείο ικανό να στηρίξει το συμπέρασμα αυτό.

123 Όμως, κατά πάγια νομολογία, στην Επιτροπή απόκειται να επικαλεστεί τα αποδεικτικά στοιχεία που είναι ικανά να αποδείξουν επαρκώς κατά νόμον τη συνδρομή των πραγματικών περιστατικών που στοιχειοθετούν την παράβαση του δικαίου του ανταγωνισμού. Αντιθέτως, απόκειται στην επιχείρηση που προβάλλει αμυντικό ισχυρισμό κατά της διαπιστώσεως μιας τέτοιας παραβάσεως να αποδείξει ότι ο αμυντικός αυτός ισχυρισμός πρέπει να γίνει δεκτός. Ωστόσο, έστω και αν το βάρος αποδείξεως το φέρει, σύμφωνα με τις αρχές αυτές, είτε η Επιτροπή είτε η ενδιαφερόμενη επιχείρηση, τα πραγματικά στοιχεία τα οποία επικαλείται η μία πλευρά μπορεί να είναι ικανά να υποχρεώσουν την άλλη πλευρά να παράσχει μια εξήγηση ή αιτιολογία, ελλείψει της οποίας θα μπορεί να γίνει δεκτό ότι τηρήθηκαν οι κανόνες περί του βάρους απόδειξης (πρβλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, σκέψη 120 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

124 Στηριζόμενη στους γενικούς κανόνες διεξαγωγής των αποδείξεων, η νομολογία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση κατά την οποία η Επιτροπή οφείλει να θεμελιώσει την εδαφική αρμοδιότητά της όσον αφορά συμπεριφορές που ανάγονται εκτός του εδάφους της Ένωσης ή του ΕΟΧ.

125 Επομένως, δεδομένου ότι το Γενικό Δικαστήριο είχε προηγουμένως διαπιστώσει ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς τον προβλέψιμο χαρακτήρα της επίμαχης αύξησης των τιμών, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το Γενικό Δικαστήριο, αποφαινόμενο όπως εκτίθεται στη σκέψη 122 της παρούσας απόφασης, αντέστρεψε παρανόμως το βάρος αποδείξεως.

126 Εξάλλου, στο μέτρο που η Martinair επιδιώκει να αμφισβητήσει την εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου εκτίμηση της οικονομικής έκθεσης την οποία επικαλέσθηκε, όπως αυτή εκτίθεται στις σκέψεις 150 έως 152 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, αρκεί η επισήμανση ότι η επιχειρηματολογία αυτή είναι απαράδεκτη, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 57 της παρούσας απόφασης, δεδομένου ότι η Martinair δεν ισχυρίζεται ότι το Γενικό Δικαστήριο παραμόρφωσε το περιεχόμενο της έκθεσης αυτής.

127 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 108 και 109 της παρούσας απόφασης πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει απαράδεκτη και εν μέρει αβάσιμη.

128 Όσον αφορά, κατά δεύτερον, τις αιτιάσεις που βάλλουν κατά των σκέψεων 164 έως 174 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, οι οποίες περιέχουν την εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου σχετικά με τον ουσιώδη χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, επισημαίνεται, αφενός, ότι, στη σκέψη 167 της απόφασης αυτής, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε, παραπέμποντας στις αιτιολογικές σκέψεις 1146, 1215 και 1217 της επίδικης απόφασης, ότι η διάρκεια της ενιαίας και διαρκούς παράβασης ανερχόταν σε 21 μήνες, καθόσον αφορούσε τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, και σε 8 μήνες, καθόσον αφορούσε τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Διαπίστωσε επίσης ότι αυτή ήταν και η διάρκεια της συμμετοχής όλων των εμπλεκομένων αερομεταφορέων, πλην της Lufthansa Cargo και της Swiss International Air Lines.

129 Στη σκέψη 168 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο προσέθεσε ότι από την αιτιολογική σκέψη 889 της επίδικης απόφασης, την οποία παρέθεσε στη σκέψη αυτή, προέκυπτε ότι ο επίναυλος καυσίμων και ο επίναυλος ασφαλείας ήταν μέτρα γενικής εφαρμογής τα οποία δεν αφορούσαν ειδικώς ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο και επρόκειτο να εφαρμοστούν σε όλα τα δρομολόγια σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων με προορισμό τον ΕΟΧ. Στη σκέψη 169 της ίδιας απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο προσέθεσε ότι από την αιτιολογική σκέψη 1030 της επίδικης απόφασης προέκυπτε ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των εμπλεκομένων αερομεταφορέων, ιδίως στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών, και ότι, στην αιτιολογική σκέψη 1208 της απόφασης αυτής, η Επιτροπή είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο καθορισμός διαφόρων στοιχείων της τιμής αποτελούσε έναν από τους πλέον σοβαρούς περιορισμούς του ανταγωνισμού και ότι, κατά συνέπεια, είχε δεχθεί ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση δικαιολογούσε την εφαρμογή συντελεστή σοβαρότητας τοποθετούμενου «στα υψηλότερα όρια της κλίμακας» και προβλεπόμενου από τις κατευθυντήριες γραμμές που μνημονεύονται στη σκέψη 34 της παρούσας απόφασης.

130 Επομένως, δεν αποδεικνύεται ότι το Γενικό Δικαστήριο, για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων προϊόντων ήταν ουσιώδης, στηρίχθηκε σε χαρακτηριστικά της επίδικης σύμπραξης τα οποία δεν περιλαμβάνονταν στην επίδικη απόφαση. Το γεγονός ότι

τα στοιχεία που επισημαίνονται στις σκέψεις 164 έως 174 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης δεν προβλήθηκαν ρητώς από την Επιτροπή στο τμήμα της επίδικης απόφασης που αφορά τη θεμελίωση της εδαφικής αρμοδιότητάς της δεν αναιρεί τη διαπίστωση αυτή, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 115 της παρούσας απόφασης. Πράγματι, η νομολογία αυτή απαιτεί απλώς και μόνον η εξέταση του Γενικού Δικαστηρίου να συναρτάται με τις εκτιμήσεις οι οποίες περιέχονται στην πράξη που υπόκειται στον έλεγχό του. Εκτός αυτού, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 117 και 134 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, η πρώτη περίοδος της αιτιολογικής σκέψης 1045 της επίδικης απόφασης περιείχε, έστω και συνοπτικώς, τα στοιχεία βάσει των οποίων το Γενικό Δικαστήριο μπόρεσε να εξακριβώσει ότι η Επιτροπή είχε δικαιολογήσει την εξωεδαφική αρμοδιότητά της υπό το πρίσμα του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων. Πράγματι, τα στοιχεία αυτά, σε συνδυασμό με τις λοιπές αιτιολογικές σκέψεις της επίδικης απόφασης, που μνημονεύονται μεταξύ άλλων στις σκέψεις 167 έως 169 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, κατέστησαν εφικτό στο Γενικό Δικαστήριο να εξακριβώσει ότι η Επιτροπή είχε όντως αποδείξει την ύπαρξη τέτοιων επιπτώσεων και, ειδικότερα, τον προβλέψιμο χαρακτήρα τους.

131 Αφετέρου, καθόσον η Martinair αμφισβητεί συγκεκριμένα τη διαπίστωση που περιλαμβάνεται στη σκέψη 172 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, αρκεί η επισήμανση ότι η σκέψη αυτή, η οποία στηρίζεται εξάλλου στην αιτιολογική σκέψη 1031 της επίδικης απόφασης, αποτελεί την καταληκτική σκέψη της ανάλυσης που διενήργησε το Γενικό Δικαστήριο με τις σκέψεις 170 και 171 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης και ότι η ανάλυση αυτή, όπως επισήμανε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 170, διενεργήθηκε επαλλήλως. Δεδομένου όμως ότι οι σκέψεις 164 έως 169 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης αρκούν για να στηρίξουν το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε το Γενικό Δικαστήριο με τη σκέψη 174 της ίδιας απόφασης, ήτοι ότι η Επιτροπή είχε αποδείξει επαρκώς ότι η επίπτωση στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων είχε τον απαιτούμενο ουσιώδη χαρακτήρα, η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, οι αιτιάσεις που στρέφονται κατά επάλληλης αιτιολογίας περιλαμβανόμενης σε απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου δεν μπορούν να επιφέρουν την αναίρεση της απόφασης αυτής και είναι, ως εκ τούτου, αλυσιτελείς (αποφάσεις της 15ης Οκτωβρίου 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P έως C-252/99 P και C-254/99 P, EU:C:2002:582, σκέψη 537, και της 4ης Οκτωβρίου 2024, thyssenkichert κατά Επιτροπής, C-581/22 P, EU:C:2024:821, σκέψη 263 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

132 Κατά συνέπεια, η επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 110 και 111 της παρούσας απόφασης πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει αβάσιμη και εν μέρει αλυσιτελής.

133 Όσον αφορά, κατά τρίτον, την αιτίαση που βάλλει κατά των σκέψεων 175 έως 183 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, με τις οποίες το Γενικό Δικαστήριο εκτίμησε αν η Επιτροπή είχε αποδείξει επαρκώς τον άμεσο χαρακτήρα της επίπτωσης στις τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, αρκεί η διαπίστωση ότι η αιτίαση αυτή στηρίζεται, κατ' ουσίαν, στην παραδοχή ότι η Martinair απέδειξε, με το πρώτο σκέλος του μοναδικού λόγου αναιρέσεως, ότι η Επιτροπή είχε στηρίξει τη διαπίστωσή της περί ουσιαστικών επιπτώσεων σε υποθέσεις και εικασίες μη δυνάμενες να επαληθευτούν. Όπως όμως προκύπτει από τις σκέψεις 51 έως 82 της παρούσας απόφασης, η παραδοχή αυτή είναι εσφαλμένη. Κατά συνέπεια, η εν λόγω αιτίαση είναι επίσης αβάσιμη.

134 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι το τρίτο σκέλος του μοναδικού λόγου αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει απαράδεκτο, εν μέρει αλυσιτελές και εν μέρει αβάσιμο.

Επί του τετάρτου σκέλους, σχετικά με την ενιαία και διαρκή παράβαση ως βάση της εδαφικής αρμοδιότητας της Επιτροπής

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

135 Η Martinair υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας, στις σκέψεις 186 και 188 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων μπορεί να αποδειχθεί βάσει των επιπτώσεων της ενιαίας και διαρκούς παράβασης στο σύνολό της, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων ενός διακριτού στοιχείου της παράβασης αυτής το οποίο εφαρμόστηκε απευθείας στις αγορές του ΕΟΧ.

136 Η έννοια της «ενιαίας και διαρκούς παράβασης» αποτελεί δικονομικό κανόνα ο οποίος αποσκοπεί στην ελάφρυνση του βάρους αποδείξεως που φέρουν οι αρχές ανταγωνισμού, παρέχοντάς τους τη δυνατότητα να συγκεντρώνουν αποδεικτικά στοιχεία για μια παράβαση η οποία εκτείνεται σε μεγάλο χρονικό διάστημα και συνδυάζει διαφορετικές συμπεριφορές που αποτελούν ένα συνολικό σχήμα. Εντούτοις, δεν μπορεί να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης ΛΕΕ, διότι άλλως η εδαφική αρμοδιότητα της Επιτροπής θα επεκτεινόταν σε κάθε συμπεριφορά εντασσόμενη σε ένα συνολικό σχήμα, ανεξαρτήτως του τόπου της συμπεριφοράς αυτής ή των αποτελεσμάτων της. Κατ' αρχάς, πρέπει να αποδειχθεί ότι ορισμένες συμπεριφορές εμπίπτουν στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Μόνον τότε μπορεί να αποδειχθεί ότι οι συμπεριφορές αυτές αποτελούν μέρος ενιαίας και διαρκούς παράβασης.

137 Η παραπομπή στη σκέψη 57 της απόφασης της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632), την οποία πραγματοποίησε το Γενικό Δικαστήριο με τη σκέψη 193 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, δεν τεκμηριώνει τη λυσιτέλεια του κριτηρίου που αφορά την ύπαρξη ενιαίας και διαρκούς παράβασης στο σύνολό της προκειμένου να αποδειχθεί ότι πληρούται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, δεδομένου ότι οι επίμαχες συμπεριφορά και αγορά στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή δεν είναι συγκρίσιμες με τις επίμαχες εν προκειμένω.

138 Η Επιτροπή αντιτείνει ότι το σκέλος αυτό είναι αβάσιμο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

139 Όπως προκύπτει ιδίως από τη σκέψη 81 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, η Martinair περιορίστηκε, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, στην αμφισβήτηση της αρμοδιότητας της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στην επίδικη συμπεριφορά κατά το μέρος που αφορούσε τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων.

140 Συναφώς, με τη σκέψη 184 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή βασίμως δέχθηκε ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων πληρούνταν όσον αφορά τον συντονισμό σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων θεωρούμενο μεμονωμένα, οπότε είχε αποδειχθεί –στο μέτρο που αμφισβητούνταν– η αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στην επίδικη συμπεριφορά. Ως εκ τούτου, ήταν περιττό να εξετάσει το Γενικό Δικαστήριο, στις σκέψεις 185 έως 196 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το ζήτημα αν η Επιτροπή, προκειμένου να θεμελιώσει την αρμοδιότητά της να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ

και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στην επίδικη συμπεριφορά, βασίμως επίσης δέχθηκε, στην αιτιολογική σκέψη 1046 της επίδικης απόφασης, ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων πληρούνταν υπό το πρίσμα των επιπτώσεων της ενιαίας και διαρκούς παράβασης θεωρούμενης στο σύνολό της.

141 Επιπλέον, όπως προκύπτει από την ανάλυση των τριών πρώτων σκελών του μοναδικού λόγου αναιρέσεως, το Γενικό Δικαστήριο, καθόσον κατέληξε στο ανωτέρω συμπέρασμα με τη σκέψη 184 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, δεν υπέπεσε στα νομικά σφάλματα ούτε προέβη στις υποκαταστάσεις αιτιολογίας που προβλήθηκαν.

142 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι το τέταρτο σκέλος του μοναδικού λόγου αναιρέσεως αφορά επάλληλη αιτιολογία της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελές, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 131 της παρούσας απόφασης.

143 Δεδομένου ότι κανένα από τα σκέλη του μοναδικού λόγου αναιρέσεως που προέβαλε η Martinair προς στήριξη της αιτήσεως αναιρέσεως δεν έγινε δεκτό, πρέπει να απορριφθεί ο λόγος αυτός καθώς και, κατά συνέπεια, η αίτηση αναιρέσεως στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

144 Κατά το άρθρο 184, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, όταν η αίτηση αναιρέσεως απορρίπτεται ως αβάσιμη, το Δικαστήριο αποφαίνεται επί των δικαστικών εξόδων.

145 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, το οποίο εφαρμόζεται στην αναιρετική διαδικασία δυνάμει του άρθρου 184, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.

146 Δεδομένου ότι η Martinair ηττήθηκε ως προς τον μοναδικό λόγο αναιρέσεως που προέβαλε και η Επιτροπή έχει υποβάλει σχετικό αίτημα, η Martinair πρέπει να φέρει, πέραν των δικών της δικαστικών εξόδων, και εκείνα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την αίτηση αναιρέσεως.

2) Καταδικάζει τη Martinair Holland NV στα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)