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 – Προϋπόθεση περί ουσιώδους χαρακτήρα – Προϋπόθεση περί άμεσου χαρακτήρα – Ενιαία και διαρκής παράβαση»

Στην υπόθεση C-381/22 P,

με αντικείμενο αίτηση αναιρέσεως δυνάμει του άρθρου 56 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ασκήθηκε στις 9 Ιουνίου 2022,

Japan Airlines Co. Ltd, με έδρα το Τόκιο (Ιαπωνία), εκπροσωπούμενη από τους J.-F. Bellis, avocat, R. Burton, solicitor, και K. Van Hove, advocaat,

αναιρεσείουσα,

όπου ο έτερος διάδικος είναι η:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους A. Dawes και C. Urraca Caviedes, επικουρούμενους από τον J. Holmes, 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,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 22ας Απριλίου 2024,

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 Japan Airlines Co. Ltd ζητεί την αναίρεση της απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 30ής Μαρτίου 2022, Japan Airlines κατά Επιτροπής (T-340/17, στο εξής: αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, EU:T:2022:181), με την οποία το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε εν μέρει 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 μείωση του ποσού του προστίμου που τους επιβλήθηκε με την απόφαση αυτή.

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.»

4 Ο κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1), κατέστη εφαρμοστέος στο πλαίσιο της ίδιας συμφωνίας, με ισχύ από τις 5 Δεκεμβρίου 2007, με

την απόφαση 1/2007 της κοινής επιτροπής αεροπορικών μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας που έχει συσταθεί βάσει της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, της 5ης Δεκεμβρίου 2007, η οποία αντικαθιστά το παράρτημα της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (ΕΕ 2008, L 34, σ. 19). Κατά την ημερομηνία αυτή, ο ως άνω κανονισμός αντικατέστησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ 1987, L 374, σ. 1), ο οποίος περιλαμβανόταν στο παράρτημα της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής.

Η Συνθήκη ΛΕΕ

5 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

6 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.

7 Ο κανονισμός 1/2003, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 411/2004 του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2004 (ΕΕ 2004, L 68, σ. 1), ενσωματώθηκε στη Συμφωνία για τον ΕΟΧ, αφενός, με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 130/2004, της 24ης Σεπτεμβρίου 2004, για την τροποποίηση του παραρτήματος XIV (Ανταγωνισμός), του πρωτοκόλλου 21 (σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις) και του πρωτοκόλλου 23 (σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αρχών επιτήρησης) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ 2005, L 64, σ. 57), η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005, καθώς και, αφετέρου, με την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 40/2005, της 11ης Μαρτίου 2005, για την τροποποίηση του παραρτήματος XIII (Μεταφορές) και του πρωτοκόλλου 21 (σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ 2005, L 198, σ. 38), η οποία τέθηκε σε ισχύ την ίδια ημέρα.

Το ιστορικό της διαφοράς και η επίδικη απόφαση

8 Το ιστορικό της διαφοράς και η επίδικη απόφαση, όπως εκτίθενται στις σκέψεις 1 έως 61 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, μπορούν, για τις ανάγκες της παρούσας διαδικασίας, να συνοψιστούν ως εξής.

9 Η Japan Airlines είναι εταιρία αεροπορικών μεταφορών. Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, η Japan Airlines ήταν θυγατρική της Japan Airlines Corp., την οποία απορρόφησε και την οποία διαδέχθηκε νομικώς. Δραστηριοποιείται στην αγορά των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων μέσω ενός τμήματός της επονομαζόμενου JAL Cargo.

10 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

11 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).

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

13 Κατόπιν των ελέγχων αυτών, πολλοί αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων η Japan Airlines, 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 11 της παρούσας απόφασης.

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

Η αρχική απόφαση

15 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 Japan Airlines.

16 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

17 Με την απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, Japan Airlines κατά Επιτροπής (T-36/11, EU:T:2015:992), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την αρχική απόφαση κατά το μέρος που αφορούσε την Japan Airlines. 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.

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

Η επίδικη απόφαση

19 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.

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

21 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.

22 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.

23 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.

24 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.

25 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».

26 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).

27 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.

28 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.

29 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».

30 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 Japan Airlines εμπλεκόταν και στα τρία σκέλη.

31 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.

32 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.

33 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.

34 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.

35 Στην αιτιολογική σκέψη 1169 της ίδιας απόφασης, η Επιτροπή επισήμανε ότι η διάρκεια της παράβασης εκτεινόταν, όσον αφορά την Japan Airlines, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.

36 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). Εφάρμοσε, μεταξύ άλλων, βάσει του σημείου 37 των κατευθυντήριων γραμμών, μείωση κατά 50 % επί των βασικών ποσών των προστίμων, δεδομένου ότι μέρος των υπηρεσιών που αφορούσαν τα εισερχόμενα δρομολόγια και τα δρομολόγια με αναχώρηση από τον ΕΟΧ και προορισμό τρίτες χώρες, εξαιρουμένων των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, είχε παρασχεθεί εκτός του εδάφους που καλύπτεται από τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ και, επομένως, μέρος της ζημίας είχε, ενδεχομένως, επέλθει εκτός του εδάφους αυτού. Επιπλέον, κατ' εφαρμογήν του

σημείου 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, η Επιτροπή χορήγησε στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς επιπλέον μείωση των βασικών ποσών των προστίμων κατά 15 %, για τον λόγο ότι ορισμένα κανονιστικά καθεστώτα ενθάρρυναν την επίδικη σύμπραξη.

37 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:

   […]
   η) [η Japan Airlines], από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 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:

   […]
   η) [η Japan Airlines], 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:

   […]
   η) [η Japan Airlines], 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:

   […]
   η) [η Japan Airlines], 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 […]:

[…]

η) [στην Japan Airlines]: 35 700 000 [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

38 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 30 Μαΐου 2017, η Japan Airlines άσκησε προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της επίδικης απόφασης, καθόσον την αφορά, και, επικουρικώς, τη μείωση του προστίμου που της επιβλήθηκε με την απόφαση αυτή.

39 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Japan Airlines προέβαλε δέκα λόγους ακυρώσεως. Εξ αυτών των λόγων ακυρώσεως, ο πρώτος στηριζόταν σε παραβίαση της αρχής ne bis in idem, του άρθρου 266 ΣΛΕΕ και της προθεσμίας παραγραφής. Ο πέμπτος 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.

40 Με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο η′, και παράγραφος 4, στοιχείο η′, της επίδικης απόφασης, καθόσον με αυτό διαπιστώθηκε ότι η Japan Airlines είχε παραβεί το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός του ΕΟΧ, καθώς και το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας όσον αφορά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων στην Ελβετία. Συγκεκριμένα, έκρινε ότι η Επιτροπή είχε παραβεί τους κανόνες περί παραγραφής επιβάλλοντάς της κυρώσεις για την ενιαία και διαρκή παράβαση όσον αφορά τα ως άνω δρομολόγια, αλλά ότι τούτο δεν ήταν ικανό να επιφέρει την ακύρωση της απόφασης αυτής στο σύνολό της, δεδομένου ότι η Japan Airlines δεν είχε αποδείξει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη διαπιστώνοντας συμμετοχή της στην παράβαση αυτή.

41 Στο πλαίσιο της άσκησης της πλήρους δικαιοδοσίας του, το Γενικό Δικαστήριο καθόρισε επιπλέον στα 28 875 000 ευρώ το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην Japan Airlines. Επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι η τελευταία δεν είχε πραγματοποιήσει κανέναν κύκλο εργασιών στα δρομολόγια τα οποία αφορούσαν οι ακυρωθείσες διατάξεις της επίδικης απόφασης.

Τα αιτήματα των διαδίκων στην αναιρετική διαδικασία

42 Με την υπό κρίση αίτηση αναιρέσεως, η Japan Airlines ζητεί από το Δικαστήριο:

– να αναιρέσει την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση καθόσον με αυτήν το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ έχουν εφαρμογή στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων σε δρομολόγια μεταξύ ΕΟΧ και τρίτων χωρών·

– να ακυρώσει την επίδικη απόφαση στο σύνολό της·

– επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή κατά το μέρος που με αυτήν διαπιστώνεται ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ εφαρμόζονται στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών και να μειώσει το πρόστιμο στα 26 775 000 ευρώ ή σε οποιοδήποτε άλλο ποσό κρίνει πρόσφορο το Δικαστήριο και

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα αμφοτέρων των βαθμών δικαιοδοσίας.

43 Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

– να απορρίψει την αίτηση αναιρέσεως και να καταδικάσει την Japan Airlines 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

44 Προς στήριξη της αιτήσεως αναιρέσεως, η Japan Airlines προβάλλει δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος αναιρέσεως στηρίζεται σε πλάνη περί το δίκαιο στην οποία φέρεται να υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο αρνούμενο να εξετάσει τον λόγο ακυρώσεως με τον οποίο η Japan Airlines προέβαλε ότι η επίδικη απόφαση αντιβαίνει στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ και στο άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ λόγω της απαγόρευσης συμπεριφοράς σχετικής με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων η οποία δεν περιορίζει τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ και λόγω εσφαλμένης χρησιμοποίησης κριτηρίου απορρέοντος από το δημόσιο διεθνές δίκαιο, ήτοι κριτηρίου στηριζόμενου στις ουσιαστικές επιπτώσεις των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικών εντός της Ένωσης (στο εξής: κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων), για τη θεμελίωση της αρμοδιότητας της Επιτροπής βάσει του δικαίου της Ένωσης. Ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως, ο οποίος προβάλλεται επικουρικώς, στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ κατά την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων προκειμένου να διαπιστωθεί ότι η Επιτροπή ήταν αρμόδια να εφαρμόσει τις διατάξεις αυτές στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων.

Επί του πρώτου λόγου αναιρέσεως, σχετικά με το κριτήριο βάσει του οποίου μπορεί να θεμελιωθεί η αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

45 Με τον πρώτο λόγο αναιρέσεως, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο αρνούμενο να εξετάσει το πρώτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, με το οποίο αυτή αμφισβήτησε το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ σε συμπεριφορές σχετικές με τα εισερχόμενα δρομολόγια ήταν σύμφωνη με το κριτήριο του τόπου εφαρμογής των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικών (στο εξής: κριτήριο της εφαρμογής).

46 Ο δικαιολογητικός λόγος που παρέθεσε το Γενικό Δικαστήριο προς στήριξη της άρνησής του να εξετάσει το επιχείρημα αυτό είναι, κατά τη σκέψη 79 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι το κριτήριο της εφαρμογής και το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων αποτελούν δύο διαζευκτικά κριτήρια βάσει των οποίων μπορεί, δυνάμει του διεθνούς δικαίου, να θεμελιωθεί η αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ. Δεδομένου ότι, στη σκέψη 165 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, επισημαίνεται ότι πληρούνταν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να εξετάσει τους ισχυρισμούς με τους οποίους η νυν αναιρεσείουσα αμφισβητούσε την εφαρμογή του κριτηρίου της εφαρμογής στην επίδικη απόφαση.

47 Η αιτιολογία αυτή ενέχει δύο νομικά σφάλματα. Κατά πρώτον, αντιθέτως προς όσα υπαινίσσεται σιωπηρώς το Γενικό Δικαστήριο, το επιχείρημα που αντλείται από το κριτήριο της εφαρμογής, στο πρώτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, δεν στηρίζεται στο δημόσιο διεθνές δίκαιο, αλλά αποκλειστικά στο δίκαιο της Ένωσης, ήτοι στην απαίτηση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ να περιορίζει η επίμαχη συμπεριφορά τον ανταγωνισμό «εντός της εσωτερικής αγοράς». Το συμπέρασμα του Γενικού Δικαστηρίου ότι η Επιτροπή υποτίθεται ότι ήταν αρμόδια, δυνάμει του δημοσίου διεθνούς δικαίου, να εκδώσει απόφαση όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια δεν την απάλλασσε από την υποχρέωση να εξετάσει το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο το εν λόγω θεσμικό όργανο δεν είχε τέτοια αρμοδιότητα δυνάμει του δικαίου της Ένωσης.

48 Κατά δεύτερον, ενώ η έννοια των «ουσιαστικών επιπτώσεων» συνιστά αναμφίβολα έννοια του δημοσίου διεθνούς δικαίου, τούτο δεν ισχύει όσον αφορά την έννοια της «εφαρμογής». Η τελευταία συνιστά έννοια του δικαίου της Ένωσης την οποία ανέπτυξε το Δικαστήριο με την απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 και 125/85 έως 129/85, EU:C:1988:447), βάσει ανάλυσης του γράμματος του άρθρου 85 ΕΟΚ και, ειδικότερα, της απαίτησης περιορισμού του ανταγωνισμού «εντός της κοινής αγοράς». Με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο έκρινε ότι, για την εφαρμογή του άρθρου 85 ΕΟΚ, νυν άρθρου 101 ΣΛΕΕ, δεν είχε σημασία αν η συμφωνία για τις τιμές είχε συναφθεί σε τρίτη χώρα, εφόσον αφορούσε τιμές που χρεώνονταν σε πελάτες εγκατεστημένους στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα ή, με άλλα λόγια, εφόσον η συμφωνία εφαρμοζόταν εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το γεγονός ότι το Δικαστήριο έκρινε, με την εν λόγω απόφαση, ότι αυτός ο καθορισμός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του άρθρου 85 ΕΟΚ καλύπτεται από την «αρχή της εδαφικότητας, η οποία είναι γενικά αποδεκτή στο δημόσιο διεθνές δίκαιο», δεν ανάγει το κριτήριο της εφαρμογής σε έννοια του δημοσίου διεθνούς δικαίου.

49 Μολονότι, βεβαίως, η εξέταση του δημοσίου διεθνούς δικαίου είναι προφανώς σκόπιμη όταν η αρμοδιότητα ενός θεσμικού οργάνου της Ένωσης να εκδώσει συγκεκριμένη πράξη αμφισβητείται δυνάμει του δικαίου αυτού, η εξέταση αυτή δεν είναι εντούτοις αναγκαία όταν αμφισβητείται η αρμοδιότητα του εν λόγω θεσμικού οργάνου να εκδώσει πράξη δυνάμει του δικαίου της Ένωσης.

50 Επομένως, αν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να λάβει μέτρο σχετικό με συμπεριφορά που αφορά εισερχόμενα δρομολόγια, ελλείψει πώλησης υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε πελάτες εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ, το συμπέρασμα αυτό δεν θα μπορούσε να τεθεί υπό αμφισβήτηση για τον λόγο και μόνον ότι η λήψη ενός τέτοιου μέτρου θα ήταν δυνατή δυνάμει του δημοσίου διεθνούς δικαίου. Εν προκειμένω, όμως, το Γενικό Δικαστήριο στηρίχθηκε στο δημόσιο διεθνές δίκαιο για να κρίνει ότι η Επιτροπή ήταν αρμόδια να επιβάλει κυρώσεις για συμπεριφορά η οποία δεν πληροί ουσιώδη προϋπόθεση για να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, ήτοι τη διαπίστωση ότι η εν λόγω συμπεριφορά περιορίζει τον ανταγωνισμό στην αγορά των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων εντός της εσωτερικής αγοράς. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι το δημόσιο διεθνές δίκαιο επιτρέπει τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ.

51 Στο πλαίσιο αυτό, η Japan Airlines προσθέτει ότι, αντιθέτως προς ό,τι έκρινε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 100 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ουδέποτε ισχυρίστηκε ότι «το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων έχει ως βάση το γράμμα του άρθρου 101 ΣΛΕΕ». Αντιθέτως, στο σημείο 31 του υπομνήματός της απαντήσεως ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, η Japan Airlines υπογράμμισε ότι «η χρησιμοποίηση της έννοιας των ουσιαστικών επιπτώσεων δεν μπορεί να υπερισχύσει του σαφούς γράμματος του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, το οποίο απαγορεύει μόνον τις συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό “εντός της εσωτερικής αγοράς”».

52 Η Επιτροπή αμφισβητεί την ανωτέρω επιχειρηματολογία.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

53 Με την απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632), το Δικαστήριο, αποφαινόμενο επί λόγου αναιρέσεως με τον οποίο προσαπτόταν στο Γενικό Δικαστήριο ότι κακώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής να διαπιστώνει και να επιβάλλει κυρώσεις δυνάμει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ για συμπεριφορά που εκδηλώθηκε εκτός της Ένωσης βάσει των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου μπορούσε να θεμελιωθεί είτε βάσει του κριτηρίου της εφαρμογής είτε βάσει του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, έκρινε, στη σκέψη 46 της απόφασης αυτής, ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων μπορεί, αφ’ εαυτού, να χρησιμεύσει ως βάση για την αρμοδιότητα της Επιτροπής.

54 Το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό αφού υπενθύμισε, στις σκέψεις 42 και 45 της εν λόγω απόφασης, αφενός, ότι οι κανόνες ανταγωνισμού της Ένωσης που διατυπώνονται στα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των συλλογικών και μονομερών συμπεριφορών των επιχειρήσεων που έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς και, αφετέρου, ότι με το κριτήριο της εφαρμογής και το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων επιδιώκεται ο ίδιος σκοπός, ήτοι η αντιμετώπιση των συμπεριφορών οι οποίες δεν έχουν διαμορφωθεί στο έδαφος της Ένωσης, αλλά έχουν αισθητές επιπτώσεις θίγουσες τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς της Ένωσης.

55 Επομένως, το κριτήριο της εφαρμογής και το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων έχουν διαζευκτικό χαρακτήρα και μόνον ένα από τα κριτήρια αυτά αρκεί αφ' εαυτού για να δικαιολογήσει, βάσει των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου, την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόζει το δίκαιο του ανταγωνισμού της Ένωσης έναντι συμπεριφοράς υιοθετηθείσας εκτός της Ένωσης.

56 Επομένως, πρώτον, κακώς η Japan Airlines ισχυρίζεται ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας, στη σκέψη 93 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων καθιστά δυνατή τη θεμελίωση της αρμοδιότητας της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ σε αντίθετη προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφορά που υιοθετήθηκε εκτός του εδάφους της Ένωσης ή του ΕΟΧ και, κατά συνέπεια, ότι μπορούσε να στηριχθεί στο κριτήριο αυτό για να θεμελιώσει την αρμοδιότητά της να επιληφθεί της επίδικης σύμπραξης καθόσον αυτή αφορούσε τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων.

57 Δεύτερον, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι κακώς επίσης η Japan Airlines υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας, στη σκέψη 79 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι το κριτήριο αυτό είναι διαζευκτικό σε σχέση με το κριτήριο της εφαρμογής και εκτιμώντας, ως εκ τούτου, στη σκέψη 165 της απόφασης αυτής ότι, δεδομένου ότι είχε διαπιστώσει ότι η Επιτροπή είχε αποδείξει επαρκώς ότι μπορούσε να προβλεφθεί ότι η επίδικη συμπεριφορά θα προκαλούσε ουσιώδεις και άμεσες επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ, δεν ήταν πλέον αναγκαίο να εξεταστεί η επιχειρηματολογία της Japan Airlines η σχετική με σφάλματα κατά την εφαρμογή του κριτηρίου της εφαρμογής. Πράγματι, η βάσει του δικαίου της Ένωσης αρμοδιότητα της Επιτροπής να επιληφθεί συμπεριφοράς που υιοθετήθηκε εκτός της Ένωσης ή του ΕΟΧ μπορεί να θεμελιωθεί ακόμη και αν δεν αποδεικνύεται ότι οι επίμαχες συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς.

58 Τρίτον, όσον αφορά τον ισχυρισμό της Japan Airlines ότι, αντιθέτως προς τα εκτιθέμενα στη σκέψη 100 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ουδέποτε υποστήριξε ότι «το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων έχει ως βάση το γράμμα του άρθρου 101 ΣΛΕΕ», το επιχείρημα αυτό είναι αλυσιτελές. Πράγματι, ακόμη και αν το Γενικό Δικαστήριο απέδωσε εσφαλμένως τέτοιο επιχείρημα στην Japan Airlines, τούτο δεν επηρεάζει το συμπέρασμα που διατυπώθηκε στις δύο προηγούμενες σκέψεις σχετικά με την κύρια παραδοχή επί της οποίας στηρίζεται ο υπό κρίση λόγος αναιρέσεως της Japan Airlines, ήτοι ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων και το κριτήριο της εφαρμογής δεν αποτελούν διαζευκτικά κριτήρια.

59 Κατά συνέπεια, ο πρώτος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει αλυσιτελής και εν μέρει αβάσιμος.

Επί του δευτέρου λόγου αναιρέσεως, σχετικά με την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων και την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων

60 Ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως διαιρείται σε δύο σκέλη. Με το πρώτο σκέλος, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι, εφόσον η Επιτροπή είχε κρίνει ότι η επίμαχη συμπεριφορά στα εισερχόμενα δρομολόγια αποτελούσε μέρος συνολικής σύμπραξης που περιλάμβανε τα εξερχόμενα δρομολόγια, η επίπτωση της παγκόσμιας σύμπραξης εντός του ΕΟΧ αρκούσε για να πληρούται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων.

Με το δεύτερο σκέλος υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο εφαρμόζοντας το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων στη συμπεριφορά που αφορούσε τα εισερχόμενα δρομολόγια θεωρούμενη μεμονωμένα.

61 Πρέπει πρώτα να εξεταστεί το δεύτερο σκέλος.

Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο στηρίζεται σε νομικά σφάλματα κατά την ανάλυση των ουσιαστικών επιπτώσεων

– *Επιχειρηματολογία των διαδίκων*

62 Κατά πρώτον, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι ένας περιορισμός ως εκ του αντικειμένου συνεπάγεται αφ' εαυτού επίπτωση η οποία έχει σημασία για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων και, εν πάση περιπτώσει, εφαρμόζοντας το νομικό αυτό κριτήριο για τον προσδιορισμό του περιορισμού του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου.

63 Συναφώς, αφενός, το Γενικό Δικαστήριο εσφαλμένως έκρινε, στη σκέψη 103 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι, υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης, αφ' ης στιγμής η Επιτροπή είχε χαρακτηρίσει τη συμπεριφορά ως περιορισμό του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου, δεν ήταν πλέον υποχρεωμένη να αποδείξει ότι η συμπεριφορά είχε ουσιαστικές επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, στηριζόμενο στην απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632), το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να αποδειχθεί ότι η επίδικη συμπεριφορά είχε πράγματι επιπτώσεις θίγουσες τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ, αλλά ότι αρκούσε να ληφθούν υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις. Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου συνεπάγονται, ως εκ της φύσεώς τους, πιθανές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ.

64 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, για να χαρακτηριστεί μια συμπεριφορά ως περιορισμός ως εκ του αντικειμένου, αρκεί να μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό ή να είναι ικανή να προκαλέσει τέτοιες επιπτώσεις, όπερ συνιστά νομικό κριτήριο σημαντικά λιγότερο απαιτητικό από εκείνο που προκύπτει από την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων.

65 Αφετέρου, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, το Γενικό Δικαστήριο κακώς έκρινε, στη σκέψη 104 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, χωρίς περαιτέρω εκτίμηση, ότι η συμπεριφορά που υιοθετήθηκε και εφαρμόστηκε εκτός του ΕΟΧ όσον αφορά υπηρεσίες πωλούμενες εκτός του ΕΟΧ ήταν σε επαρκή βαθμό περιοριστική για τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ώστε να θεωρηθεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου. Από τη νομολογία προκύπτει σαφώς ότι, προκειμένου να εκτιμηθεί αν μια συμπεριφορά μπορεί να χαρακτηριστεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου, είναι αναγκαίο να εκτιμάται κατά περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη όλων των κρίσιμων περιστάσεων της συγκεκριμένης περίπτωσης, το περιοριστικό αποτέλεσμα της συμπεριφοράς στον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ. Επομένως, είναι επίσης αναγκαίο να εκτιμάται αν υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της συμπεριφοράς και του φερόμενου αντίθετου προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματος εντός του ΕΟΧ. Το Γενικό Δικαστήριο όμως επικύρωσε απλώς το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η συμπεριφορά στα εισερχόμενα δρομολόγια μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιορισμός ως εκ

του αντικειμένου, χωρίς να εκτιμήσει πλήρως τις περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης, ιδίως το γεγονός ότι η συμπεριφορά υιοθετήθηκε και εφαρμόστηκε εκτός του ΕΟΧ, σε σχέση με υπηρεσίες πωλούμενες εκτός του ΕΟΧ.

66 Συναφώς, η Japan Airlines παρατηρεί ότι δεν μπορεί να τεκμαίρεται ότι μια συμπεριφορά που υιοθετήθηκε και εφαρμόστηκε εκτός του ΕΟΧ όσον αφορά υπηρεσίες πωλούμενες εκτός του ΕΟΧ, ακόμη και αν συνεπάγεται συντονισμό ως προς διάφορα στοιχεία της τιμής, επιφέρει αρκούντως επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα εντός της εσωτερικής αγοράς ώστε η συμπεριφορά αυτή να μπορεί να χαρακτηριστεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου. Αντιθέτως, πρέπει να αποδεικνύεται το αποτέλεσμα μιας τέτοιας συμπεριφοράς ή, τουλάχιστον, να αποδεικνύεται ότι αυτή είναι ικανή να έχει αρκούντως επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα εντός της εσωτερικής αγοράς.

67 Κατ’ αναλογίαν, με την απόφαση της 28ης Απριλίου 1998, Javico (C-306/96, EU:C:1998:173, σκέψεις 20 και 21), το Δικαστήριο έκρινε ότι μια απαγόρευση εξαγωγών προς την Ένωση από χώρα εκτός της Ένωσης δεν συνιστούσε περιορισμό του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου, ενώ η ίδια απαγόρευση εξαγωγής μεταξύ κρατών μελών της Ένωσης συνιστούσε όντως τέτοιον περιορισμό. Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η απαγόρευση εξαγωγής από τρίτη χώρα μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ μόνον εφόσον αποδεικνύεται, βάσει εκτιμήσεως όλων των περιστάσεων της συγκεκριμένης υπόθεσης, ότι η επίμαχη ρήτρα έχει αρκούντως επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα εντός της Ένωσης. Από τη νομολογία αυτή προκύπτει σαφώς ότι συμπεριφορά η οποία συνιστά περιορισμό ως εκ του αντικειμένου όταν παρατηρείται εντός της Ένωσης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ όταν παρατηρείται εκτός του ΕΟΧ, εκτός αν από την εκτίμηση του συνόλου των περιστάσεων της συγκεκριμένης υπόθεσης προκύπτει ότι η εν λόγω συμπεριφορά είχε αρκούντως επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα εντός της Ένωσης. Εν ολίγοις, ένας περιορισμός ως εκ του αντικειμένου καθίσταται περιορισμός ως εκ του αποτελέσματος όταν λαμβάνει χώρα σε εξωεδαφικό πλαίσιο. Η Επιτροπή όμως δήλωσε ρητώς, στην αιτιολογική σκέψη 917 της επίδικης απόφασης, ότι δεν είχε προβεί σε καμία εκτίμηση των αντίθετων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθόσον δεν αναγνώρισε, στη σκέψη 104 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τη σημασία που είχε η εν λόγω απουσία εκτιμήσεως.

68 Κατά δεύτερον, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, κατά την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων στην οποία προέβη, το Γενικό Δικαστήριο κακώς έκρινε ότι η Επιτροπή ικανοποίησε το κριτήριο αυτό, στηριζόμενο σε αιτιολογία και αποδεικτικά στοιχεία επί των οποίων δεν είχε βασιστεί η Επιτροπή με την επίδικη απόφαση. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, το Γενικό Δικαστήριο αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως.

69 Επομένως, ενώ η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 1045 της επίδικης απόφασης, δικαιολόγησε σε μία μόνο φράση την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, το Γενικό Δικαστήριο παρέθεσε λεπτομερώς, στις σκέψεις 116 έως 153 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τη δική του συλλογιστική, σχετικά με τις προϋποθέσεις του προβλέψιμου, του ουσιώδους και του άμεσου χαρακτήρα, προκειμένου να δικαιολογήσει την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, το Γενικό Δικαστήριο υποκατέστησε με τη δική του αιτιολογία εκείνη της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, υπέπεσε σε πολλαπλή πλάνη περί το δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης της προσβολής των δικαιωμάτων άμυνας της Japan Airlines.

70 Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως, κατ' αρχάς, στο πλαίσιο της εξέτασης της προϋπόθεσης του προβλέψιμου χαρακτήρα, όταν επισήμανε, αφενός, στη σκέψη 121 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η Japan Airlines δεν απέδειξε ότι το «φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων» ήταν πιθανό να συμβεί σε τέτοιον βαθμό ώστε να είναι αδύνατον να προβλεφθεί η επίμαχη επίπτωση και, αφετέρου, στη σκέψη 125 της απόφασης αυτής, ότι δεν είχε προσκομίσει κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι οι περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης καθιστούσαν δύσκολη τη μετακύλιση στους αποστολείς, σε μεταγενέστερο στάδιο, του πρόσθετου κόστους το οποίο προέκυπτε από την ενιαία και διαρκή παράβαση όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια. Εκτός αυτού, το Γενικό Δικαστήριο αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως στο πλαίσιο της εξέτασης της προϋπόθεσης του ουσιώδους χαρακτήρα, όταν έκρινε, στη σκέψη 140 της εν λόγω απόφασης, ότι η Japan Airlines περιορίστηκε στη διατύπωση ισχυρισμού προκειμένου να αμφισβητήσει ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αποτελούσε σημαντικό στοιχείο του κόστους των μεταφερομένων εμπορευμάτων το οποίο είχε αντίκτυπο στην πώλησή τους. Όμως, δεν εναπέκειτο στην Japan Airlines να αποδείξει την αρμοδιότητα της Επιτροπής.

71 Κατά τρίτον, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή των προϋποθέσεων του ουσιώδους και του άμεσου χαρακτήρα.

72 Συναφώς, αφενός, υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο εφάρμοσε εσφαλμένως την προϋπόθεση του ουσιώδους χαρακτήρα, διότι τα στοιχεία στα οποία στηρίχθηκε με τις σκέψεις 132 έως 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης αφορούν τον ουσιώδη χαρακτήρα της συμπεριφοράς στα εισερχόμενα δρομολόγια στην Ιαπωνία και όχι εντός του ΕΟΧ. Οι παράγοντες στους οποίους στηρίχθηκε, ήτοι η διάρκεια, το περιεχόμενο και η φύση της συμπεριφοράς, καθώς και ο αναλογικός χαρακτήρας του ύψους των επιναύλων και το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των αποδεκτών της επίδικης απόφασης, είναι κρίσιμα για την εκτίμηση του ζητήματος αν η συμπεριφορά επηρεάζει ουσιωδώς την τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων στην Ιαπωνία. Ωστόσο, κατά την εκτίμησή του, το Γενικό Δικαστήριο δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι κάθε επίπτωση την οποία είχε η επίμαχη συμπεριφορά εντός του ΕΟΧ τοποθετείται, σύμφωνα με τη συλλογιστική του που εκτίθεται στις σκέψεις 120 έως 130 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, τουλάχιστον δύο στάδια μεταγενέστερα της συμπεριφοράς που παρατηρήθηκε στην Ιαπωνία, πράγμα το οποίο εξασθενεί τον ουσιώδη χαρακτήρα της κατ' αυτόν τον τρόπο αναλυόμενης επίπτωσης.

73 Αφετέρου, όσον αφορά την προϋπόθεση του άμεσου χαρακτήρα, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι η προσέγγιση που επέλεξε το Γενικό Δικαστήριο με τις σκέψεις 144 έως 146 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης καθιστά κενή περιεχομένου την προϋπόθεση αυτή, στο μέτρο που καταλήγει στο να θεωρηθεί ότι η παρέμβαση ανεξάρτητων τρίτων στην απόφαση περί μετακύλισης ή μη της αύξησης στοιχείων του κόστους σε μεταγενέστερο στάδιο δεν αρκεί για να διασπάσει την αιτιώδη αλληλουχία. Μια τέτοια προσέγγιση θα οδηγούσε σε εξαιρετικά ευρεία εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, η οποία θα καθιστούσε δυνατό να καλύπτεται στην πράξη οποιαδήποτε συμπεριφορά, ακόμη και όταν ένα προϊόν πωλείται από πλείονες μεσάζοντες πριν διατεθεί στην αγορά εντός του ΕΟΧ. Προκειμένου, όμως, να διατηρηθεί η σημασία της προϋπόθεσης του άμεσου χαρακτήρα, θα έπρεπε να μην μπορούν να ληφθούν υπόψη, στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, αποτελέσματα τόσο απομακρυσμένα όπως τα επίμαχα στην υπό κρίση υπόθεση.

74 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το δεύτερο αυτό σκέλος είναι αβάσιμο.

– *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

75 Κατά πρώτον, επισημαίνεται ότι το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε, στη σκέψη 99 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, 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.

76 Ομοίως, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε, στη σκέψη 103 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι, αν το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων ερμηνευόταν, όπως φαινόταν να προτείνει η Japan Airlines, 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.

77 Το Γενικό Δικαστήριο συνήγαγε εξ αυτού, στη σκέψη 104 της εν λόγω απόφασης, ότι η Japan Airlines, 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.

78 Εντούτοις, όπως επισημαίνεται ήδη στο σκεπτικό που παρατίθεται στο δεύτερο μέρος της εν λόγω σκέψης 104, από τις σκέψεις αυτές κατά των οποίων βάλλει η Japan Airlines δεν μπορεί να συναχθεί ότι, προκειμένου να αποδειχθεί ότι πληρούνταν εν προκειμένω το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι αρκούσε η επίδικη σύμπραξη να μπορεί να χαρακτηριστεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου.

79 Πράγματι, από το σύνολο των σκέψεων 95 έως 115 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι, στις εν λόγω αμφισβητούμενες σκέψεις, το Γενικό Δικαστήριο επιδίωξε απλώς να απορρίψει την επιχειρηματολογία που του είχε υποβάλει η Japan Airlines, η οποία συνοψίζεται στη σκέψη 82 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. Επομένως, με τις σκέψεις αυτές, το Γενικό Δικαστήριο εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους η Japan Airlines κακώς υποστήριζε ότι το γεγονός ότι, στο σκεπτικό της επίδικης απόφασης σχετικά, όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 917 της τελευταίας, με τον χαρακτηρισμό του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού και, όσον αφορά τις αιτιολογικές σκέψεις 1190 και 1277 της ίδιας, με τον υπολογισμό του προστίμου, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν ήταν αναγκαίο να αποδειχθούν πραγματικά αντίθετα προς τους κανόνες του ανταγωνισμού αποτελέσματα, δεδομένου ότι είχε αποδειχθεί το αντίθετο προς τους κανόνες του ανταγωνισμού αντικείμενο των προσαπτόμενων συμπεριφορών, σήμαινε ότι η Επιτροπή παρέλειψε, λόγω του αντίθετου προς τους κανόνες του ανταγωνισμού

αντικειμένου αυτού, να εκτιμήσει αν οι συμπεριφορές αυτές είχαν παραγάγει τις ουσιαστικές επιπτώσεις που απαιτούνται προκειμένου να θεμελιωθεί η αρμοδιότητά της να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων.

80 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.

81 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 115 έως 153 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, όσον αφορά τον συντονισμό σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων θεωρούμενο μεμονωμένα, και στις σκέψεις 154 έως 164 της απόφασης αυτής, όσον αφορά την ενιαία και διαρκή παράβαση θεωρούμενη στο σύνολό της.

82 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Japan Airlines προβαίνει σε εσφαλμένη ερμηνεία της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης όταν υποστηρίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι ήταν δυνατόν, προκειμένου να θεμελιωθεί, βάσει του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, 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 εδάφους του ΕΟΧ, να παραλειφθεί η απόδειξη τέτοιων επιπτώσεων όταν οι συμπεριφορές αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν ως περιορισμός του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου.

83 Ως εκ τούτου, η επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 62 έως 64 της παρούσας απόφασης πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη. Κατά συνέπεια, το ίδιο ισχύει και για την επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 65 έως 67 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, δεδομένου ότι η επιχειρηματολογία αυτή στηρίζεται στην παραδοχή ότι το Γενικό Δικαστήριο, με τις αμφισβητούμενες σκέψεις της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, χαρακτήρισε εσφαλμένως την επίδικη σύμπραξη ως περιορισμό του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου, ενώ, όπως προκύπτει από την προηγηθείσα ανάλυση, το Γενικό Δικαστήριο δεν αποφάνθηκε επί του ζητήματος αυτού με τις ως άνω σκέψεις, περιοριζόμενο να υπενθυμίσει τις εκτιμήσεις που εξέθεσε η Επιτροπή στην επίδικη απόφαση όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της παράβασης και τον υπολογισμό του προστίμου. Κατά τα λοιπά, η Japan Airlines δεν ισχυρίστηκε καν, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, ότι ο χαρακτηρισμός αυτός της επίδικης σύμπραξης, στον οποίο προέβη η επίδικη απόφαση, ήταν εσφαλμένος.

84 Κατά δεύτερον, υπενθυμίζεται ότι, 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).

85 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).

86 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).

87 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 89 και 105 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 θεμελιώσει την εξωεδαφική αρμοδιότητά της υπό το πρίσμα του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων. Πράγματι, τα στοιχεία αυτά, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα των λοιπών σχετικών αιτιολογικών σκέψεων της απόφασης αυτής, που μνημονεύονται στις σκέψεις 110, 118 έως 121, 124, 127, 135 έως 137, 140 και 141 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, κατέστησαν εφικτό στο Γενικό Δικαστήριο να εξακριβώσει ότι η Επιτροπή είχε όντως αποδείξει την ύπαρξη τέτοιων επιπτώσεων. Εξάλλου, από τις σκέψεις 95 έως 153 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης προκύπτει ότι, στις σκέψεις αυτές, το Γενικό Δικαστήριο περιορίστηκε να απαντήσει στην επιχειρηματολογία που είχε προβάλει ενώπιόν του η Japan Airlines και να διευκρινίσει την αιτιολογία της επίδικης απόφασης, ειδικότερα αντλώντας ορισμένες ενδείξεις από τα στοιχεία που περιλαμβάνονταν στην απόφαση αυτή. Ως εκ τούτου, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας απόφασης, δεν αποδεικνύεται η φερόμενη αντικατάσταση αιτιολογίας για τις εν λόγω σκέψεις 95 έως 153.

88 Επιπλέον, όσον αφορά τους ισχυρισμούς περί προσβολής των δικαιωμάτων άμυνας, αρκεί η επισήμανση ότι, εφόσον, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Japan Airlines, το Γενικό Δικαστήριο δεν προέβη σε αντικατάσταση αιτιολογίας στηριζόμενο σε επιχειρηματολογία που προέβαλε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της δίκης, αλλά, αντιθέτως, επανέλαβε στην αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση τα στοιχεία της συλλογιστικής που περιέχονται στην επίδικη απόφαση, η Japan Airlines δεν μπορεί βασίμως να προσάπτει στο Γενικό Δικαστήριο ότι στηρίχθηκε σε νομολογία και ανάλυση ως προς τις οποίες δεν είχε την ευκαιρία να εκθέσει την άποψή της.

89 Εξάλλου, όσον αφορά τον ισχυρισμό περί αντιστροφής του βάρους αποδείξεως, υπενθυμίζεται ότι, 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).

90 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.

91 Όσον αφορά την αιτίαση που βάλλει κατά της σκέψης 121 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, επισημαίνεται ότι, στη σκέψη αυτή, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αποτελούνταν, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 17 της επίδικης απόφασης, από ναύλους και επίναυλους, στους οποίους συγκαταλέγονται ο επίναυλος καυσίμων και ο επίναυλος ασφαλείας, και 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 Japan Airlines 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 118 έως 120 καθώς και στην πρώτη περίοδο της σκέψης 121 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ανάλυση από την οποία το Γενικό Δικαστήριο συνήγαγε 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.

92 Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο, μόνον αφού εκτίμησε την επίδικη απόφαση και διαπίστωσε ότι η Επιτροπή είχε αποδείξει επαρκώς με την επίδικη απόφαση τον προβλέψιμο χαρακτήρα μιας τέτοιας αύξησης, εξέτασε αν η Japan Airlines είχε προσκομίσει στοιχεία ικανά να ανατρέψουν τη διαπίστωση αυτή. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Γενικό Δικαστήριο δεν αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως καθόσον έκρινε ότι εναπέκειτο στην Japan Airlines να προσκομίσει την περί του αντιθέτου απόδειξη προς αντίκρουση των διαπιστώσεων αυτών. Επομένως, η αιτίαση που στρέφεται κατά της σκέψης 121 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

93 Όσον αφορά την αιτίαση που βάλλει κατά της σκέψης 125 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, επισημαίνεται ότι, στη σκέψη αυτήν, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι η Japan Airlines δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι οι περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης καθιστούσαν δύσκολη τη μετακύλιση στους αποστολείς, σε μεταγενέστερο στάδιο, του πρόσθετου κόστους το οποίο προέκυπτε από την ενιαία και διαρκή παράβαση όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια. Είχε προηγουμένως διαπιστώσει, κατ' αρχάς, στις σκέψεις 118 έως 122 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι από διάφορα στοιχεία που περιλαμβάνονταν στην επίδικη απόφαση προέκυπτε ότι οι μετέχοντες στην επίδικη σύμπραξη μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση, καθόσον αφορούσε τις υπηρεσίες εισερχόμενων

αερομεταφορών εμπορευμάτων, θα είχε ως αποτέλεσμα αύξηση της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια. Στη συνέχεια, επισήμανε, στη σκέψη 123 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι το ζήτημα ήταν αν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν να προβλέψουν ότι οι διαμεταφορείς θα προέβαιναν σε μετακύλιση ενός τέτοιου πρόσθετου κόστους στους δικούς τους πελάτες, δηλαδή στους αποστολείς. Συναφώς, διαπίστωσε, στη σκέψη 124 της ίδιας απόφασης, ότι από τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 70 της επίδικης απόφασης προέκυπτε 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.

94 Επομένως, δεδομένου ότι το Γενικό Δικαστήριο είχε προηγουμένως διαπιστώσει ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς τις περιστάσεις που το ίδιο είχε επισημάνει στις σκέψεις 118 έως 124 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι, με τη διαπίστωση στην οποία κατέληξε με τη σκέψη 125 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, το Γενικό Δικαστήριο αντέστρεψε παρανόμως το βάρος αποδείξεως. Κατά συνέπεια, η αιτίαση που βάλλει κατά της σκέψης 125 πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

95 Όσον αφορά την αιτίαση που βάλλει κατά της σκέψης 140 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, αρκεί η διαπίστωση ότι το Γενικό Δικαστήριο, μόνον αφού επισήμανε ότι από την αιτιολογική σκέψη 1031 της επίδικης απόφασης προέκυπτε ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αποτελούσε σημαντικό στοιχείο του κόστους των μεταφερομένων εμπορευμάτων το οποίο είχε αντίκτυπο στην πώλησή τους, διαπίστωσε ότι η Japan Airlines περιορίστηκε στη διατύπωση ισχυρισμού προκειμένου να αμφισβητήσει την εκτίμηση αυτή. Κατά συνέπεια, η αιτίαση που βάλλει κατά της σκέψης 140 πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

96 Ως εκ τούτου, η επιχειρηματολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 68 και 70 της παρούσας απόφασης πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

97 Κατά τρίτον, 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.

98 Στο πλαίσιο αυτό, όταν το Γενικό Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ή εκτιμήσει 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).

99 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).

100 Εν προκειμένω, η Japan Airlines προσάπτει, κατ' αρχάς, στο Γενικό Δικαστήριο ότι έλαβε υπόψη μια σειρά παραγόντων προκειμένου να εκτιμήσει αν είχε αποδειχθεί ο ουσιώδης χαρακτήρας της επίπτωσης στις τιμές των εισαγομένων εμπορευμάτων, ενώ οι παράγοντες αυτοί είναι μεν ενδεικτικοί του ουσιώδους χαρακτήρα των επιπτώσεων αυτών στην Ιαπωνία, αλλά όχι εντός του ΕΟΧ.

101 Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Japan Airlines αμφισβητεί τις διαπιστώσεις στις οποίες προέβη το Γενικό Δικαστήριο με τις σκέψεις 132 έως 142 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. Στις σκέψεις αυτές, όμως, το Γενικό Δικαστήριο περιορίστηκε να εκθέσει και να εκτιμήσει τα πραγματικά περιστατικά, όπως προέκυπταν από τις αιτιολογικές σκέψεις 1146, 1215, 1217, 889 και 1030 της επίδικης απόφασης σχετικά με τη διάρκεια, το περιεχόμενο και τη φύση της παράβασης, καθώς και, επαλλήλως, από τις αιτιολογικές σκέψεις 1031 και 1209 της απόφασης αυτής και από ορισμένα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την αναλογία των επιναύλων στη συνολική τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς και το συνολικό μερίδιο αγοράς των εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

102 Επομένως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, με την επιχειρηματολογία αυτή, η Japan Airlines, στο μέτρο που υποστηρίζει ότι οι ως άνω παράγοντες δεν καθιστούν δυνατή τη διαπίστωση ουσιώδους επίπτωσης εντός του ΕΟΧ, ζητεί από το Δικαστήριο να προβεί σε νέα εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών τα οποία εξέθεσε και εκτίμησε το Γενικό Δικαστήριο στις εν λόγω σκέψεις 132 έως 142, στοιχείο το οποίο εκφεύγει της αναιρετικής αρμοδιότητας του Δικαστηρίου, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 99 της παρούσας απόφασης, δεδομένου ότι δεν προβάλλεται παραμόρφωση των πραγματικών αυτών περιστατικών. Κατά συνέπεια, η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

103 Κατά τα λοιπά, όσον αφορά την προϋπόθεση της αμεσότητας, καθόσον η Japan Airlines προσάπτει στο Γενικό Δικαστήριο ότι, με τις σκέψεις 144 έως 146 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, προέβη σε διασταλτική εφαρμογή της προϋπόθεσης αυτής, αρκεί η διαπίστωση ότι η σχετική επιχειρηματολογία της στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία των ως άνω σκέψεων και πρέπει, επομένως, να απορριφθεί ως αβάσιμη. Πράγματι, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Japan Airlines, το Γενικό Δικαστήριο ουδόλως απέκλεισε το ενδεχόμενο η παρέμβαση ανεξάρτητων τρίτων στην απόφαση περί μετακύλισης ή μη της αύξησης στοιχείων του κόστους σε μεταγενέστερο στάδιο να διασπάσει την αιτιώδη αλληλουχία, αλλά έκρινε, όπως προκύπτει ειδικότερα από τη σκέψη 146 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι τούτο δεν συμβαίνει όταν η παρέμβαση αυτή απορρέει αντικειμενικώς από την επίμαχη σύμπραξη, βάσει της κανονικής λειτουργίας της αγοράς. Η Japan Airlines, όμως, δεν υποστηρίζει ότι η εκτίμηση αυτή ενέχει πλάνη περί το δίκαιο.

104 Κατά συνέπεια, το δεύτερο σκέλος του δευτέρου λόγου αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως εν μέρει απαράδεκτο και εν μέρει αβάσιμο.

Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο καθόσον το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η επίπτωση της παγκόσμιας σύμπραξης εντός του ΕΟΧ αρκούσε για την πλήρωση του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων

– *Επιχειρηματολογία των διαδίκων*

105 Η Japan Airlines υποστηρίζει, κατά πρώτον, ότι, για να θεμελιωθεί, εν προκειμένω, η αρμοδιότητα της Επιτροπής, κάθε στοιχείο της ενιαίας και διαρκούς παράβασης πρέπει, εξεταζόμενο μεμονωμένα, να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ.

106 Εντούτοις, οι σκέψεις 154 έως 157 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης συνεπάγονται ότι, για την ενεργοποίηση της αρμοδιότητας της Επιτροπής, αρκεί να διαπιστώσει η τελευταία ότι μια συμπεριφορά που εκδηλώθηκε εκτός του ΕΟΧ και δεν έχει, θεωρούμενη μεμονωμένα, επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ αποτελεί μέρος της ίδιας ενιαίας και διαρκούς παράβασης με συμπεριφορά η οποία τέθηκε σε εφαρμογή ή έχει επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ. Η προσέγγιση που προτείνει το Γενικό Δικαστήριο θα παρείχε στην Επιτροπή τη δυνατότητα, εφαρμόζοντας το κριτήριο της ενιαίας και διαρκούς παράβασης, να επεκτείνει την αρμοδιότητά της σε συμπεριφορές που δεν εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Τούτο θα ενείχε τον κίνδυνο να της χορηγείται δυνητικά απεριόριστη αρμοδιότητα όσον αφορά συμπεριφορές που υιοθετούνται οπουδήποτε στον κόσμο, εφόσον εκτιμά ότι μια συγκεκριμένη συμπεριφορά αποτελεί μέρος ενιαίας και διαρκούς παράβασης, ορισμένα στοιχεία της οποίας, αλλά όχι όλα, έχουν επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ.

107 Κατά την Japan Airlines, κάθε στοιχείο μιας ενιαίας και διαρκούς παράβασης, εξεταζόμενο μεμονωμένα, πρέπει να μπορεί να συνιστά παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Τούτο είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περιπτώσεις όπως η υπό κρίση, στις οποίες η συμπεριφορά που αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια, η οποία συνίστατο στον καθορισμό επιναύλων επί των πτήσεων με αναχώρηση από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του ΕΟΧ, ήτοι, στην περίπτωση της Japan Airlines, στην Ιαπωνία, πρώτον, δεν ήταν αλληλένδετη με τη συμπεριφορά όσον αφορά τα εξερχόμενα δρομολόγια, η οποία συνίστατο στον καθορισμό επιναύλων επί πτήσεων προερχόμενων από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ΕΟΧ, δεύτερον, εφαρμόστηκε εξ ολοκλήρου εκτός του ΕΟΧ, τρίτον, θεωρούμενη μεμονωμένα, δεν είχε επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ και, τέταρτον, συνιστούσε, επομένως, χωριστή συμπεριφορά, διακριτή από τη συμπεριφορά στα εξερχόμενα δρομολόγια. Η έννοια της «ενιαίας και διαρκούς παράβασης» δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την καταστρατήγηση των ορίων των αρμοδιοτήτων που απονέμονται στην Επιτροπή ή για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ σε συμπεριφορές οι οποίες, αυτές καθεαυτές, δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Επιτροπής ή δεν πληρούν τις προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου αυτού.

108 Κατά δεύτερον, η Japan Airlines υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, το Γενικό Δικαστήριο κακώς έκρινε, στις σκέψεις 158 έως 164 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η Επιτροπή βασίμως δέχτηκε ότι η συμπεριφορά στα εισερχόμενα δρομολόγια στην οποία είχε μετάσχει ο αερομεταφορέας αυτός συνιστούσε ενιαία και διαρκή παράβαση με τη συμπεριφορά στα εξερχόμενα δρομολόγια, χωρίς προηγουμένως να αποδείξει ότι η εν λόγω συμπεριφορά στα εισερχόμενα δρομολόγια είχε επαρκή σύνδεσμο με τον ΕΟΧ ώστε να μπορεί δεόντως να θεωρηθεί ότι επιδιώκει τον ίδιο σκοπό με τη συμπεριφορά στα εξερχόμενα δρομολόγια. Συγκεκριμένα, μια τέτοια ερμηνεία θα παρείχε στην Επιτροπή τη δυνατότητα να θεωρήσει ότι ο συντονισμός των επιναύλων επί των πτήσεων μεταξύ Ιαπωνίας και Ηνωμένων Πολιτειών συνιστά

παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ για τον λόγο και μόνον ότι επιδιώκει τον ίδιο σκοπό με τον συντονισμό στα εξερχόμενα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών, με σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού, οπουδήποτε στον κόσμο.

109 Η Japan Airlines υποστηρίζει ότι ο σκοπός κάθε στοιχείου μιας ενιαίας και διαρκούς παράβασης πρέπει να είναι ο περιορισμός του ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ. Εν προκειμένω, η συμπεριφορά της Japan Airlines στα εισερχόμενα δρομολόγια επιδίωκε προδήλως διαφορετικό σκοπό από εκείνον που επιδίωκε η συμπεριφορά στα εξερχόμενα δρομολόγια, δεδομένου ότι η συμπεριφορά της στα εισερχόμενα δρομολόγια αφορούσε τον ανταγωνισμό εντός της ιαπωνικής αγοράς. Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο εσφαλμένως επισήμανε, στη σκέψη 158 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η Japan Airlines δεν αμφισβήτησε ότι η συμπεριφορά στα εισερχόμενα δρομολόγια αποτελούσε μέρος της ενιαίας και διαρκούς παράβασης που διαπιστώθηκε με την επίδικη απόφαση. Στην πραγματικότητα, η Japan Airlines υποστήριξε ότι η συμπεριφορά της δεν μπορούσε καν να συνιστά παράβαση, διότι δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, καθόσον δεν παρεμπόδισε τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ.

110 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το υπό κρίση σκέλος είναι αβάσιμο.

– *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

111 Παρατηρείται ότι, με τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως που προέβαλε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, η Japan Airlines περιορίστηκε στην αμφισβήτηση της αρμοδιότητας της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις επίμαχες συμπεριφορές κατά το μέρος που αφορούσαν τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εισερχόμενων φορτίων. Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε, με τη σκέψη 153 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, ότι η Επιτροπή βασίμως δέχτηκε 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 στις επίμαχες συμπεριφορές. Επομένως, ήταν περιττό να εξετάσει το Γενικό Δικαστήριο, στις σκέψεις 154 έως 164 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 στις επίμαχες συμπεριφορές, 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.

112 Επιπλέον, όπως προκύπτει από το σύνολο της προηγηθείσας ανάλυσης σχετικά με το δεύτερο σκέλος του δευτέρου λόγου αναιρέσεως, το Γενικό Δικαστήριο, καθόσον κατέληξε στο ανωτέρω συμπέρασμα με τη σκέψη 153 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης, δεν υπέπεσε στα προβληθέντα νομικά σφάλματα ούτε προέβη στην προβληθείσα αντικατάσταση αιτιολογίας.

113 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι το υπό κρίση σκέλος αφορά επάλληλη αιτιολογία της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης. 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).

114 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το πρώτο σκέλος του δευτέρου λόγου αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελές.

115 Κατόπιν όλων των ανωτέρω, ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

116 Δεδομένου ότι δεν έγινε δεκτός κανένας από τους λόγους που προέβαλε η Japan Airlines προς στήριξη της αιτήσεως αναιρέσεως, η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

118 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.

119 Δεδομένου ότι η Japan Airlines ηττήθηκε και η Επιτροπή έχει υποβάλει σχετικό αίτημα, η Japan Airlines 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 την Japan Airlines Co. Ltd στα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)