Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

26 de fevereiro de 2026 *

«Recurso de decisão do Tribunal Geral — Concorrência — Acordos, decisões e práticas concertadas — Mercado do frete aéreo — Decisão da Comissão Europeia que declara uma infração ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e ao artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos — Coordenação de elementos do preço dos serviços de frete aéreo (sobretaxa combustível, sobretaxa segurança e recusa de pagamento de comissões sobre as sobretaxas) — Sociedade-mãe e filiais — Imputabilidade do comportamento ilícito — Serviços de frete de entrada — Competência territorial da Comissão — Efeitos qualificados — Cálculo da coima — Circunstância atenuante — Consideração dos regimes regulamentares em vigor nos países terceiros — Igualdade de tratamento — Duração da participação na infração única e continuada — Prova — Participação nas diferentes componentes da infração única e continuada»

No processo C-370/22 P,

que tem por objeto um recurso de um acórdão do Tribunal Geral nos termos do artigo 56.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, interposto em 8 de junho de 2022,

Air France-KLM, com sede em Paris (França), representada por M. Blayney e A. Wachsmann, avocats,

recorrente,

sendo a outra parte no processo:

Comissão Europeia, representada por P. Berghe e A. Dawes, na qualidade de agentes, assistidos inicialmente por V. Bringer e N. Coutrelis, avocats, e, em seguida, por N. Coutrelis, avocate,

recorrida em primeira instância,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

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

advogado-geral: A. Rantos,

secretário: S. Spyropoulos, administradora,

* Língua do processo: francês.

vistos os autos e após a audiência de 18 de abril de 2024,

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

profere o presente

Acórdão

1 Por meio do presente recurso, a Air France-KLM (a seguir «AF-KLM») pede a anulação do Acórdão do Tribunal Geral da União Europeia de 30 de março de 2022, Air France-KLM/Comissão (T-337/17, a seguir «acórdão recorrido», EU:T:2022:179), que negou provimento ao seu recurso de anulação da Decisão C(2017) 1742 final da Comissão, de 17 de março de 2017, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (Processo AT.39258 — Frete aéreo) (a seguir «decisão controvertida»), na parte que lhe diz respeito, e, a título subsidiário, a anulação parcial dessa decisão e a redução do montante das coimas que lhe foram aplicadas por esta.

Quadro jurídico

Acordo aéreo CE-Suíça

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

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

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

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

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

Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (JO 2008, L 34, p. 19). Nessa data, substituiu o Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho de 14 de dezembro de 1987 que estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às empresas do setor dos transportes aéreos (JO 1987, L 374, p. 1), que figurava no anexo do acordo aéreo CE-Suíça desde a sua entrada em vigor.

Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

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

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

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

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

c) Repartir os mercados ou as fontes de abastecimento;

[...]»

Acordo EEE

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

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

Regulamento n.º 1/2003

8 O artigo 32.º, alínea c), do Regulamento n.º 1/2003 previa que esse regulamento não era aplicável «a transportes aéreos entre aeroportos da Comunidade e países terceiros».

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

Regulamento n.º 411/2004

10 Os considerandos 2, 3 e 7 do Regulamento n.º 411/2004 enunciam:

«2) [...] em caso de infração aos artigos [101.°] e [102.° TFUE] no setor dos transportes aéreos entre a Comunidade e países terceiros, a Comissão [Europeia] não possui poderes de investigação e de aplicação equivalentes aos que tem em relação aos transportes aéreos na Comunidade. [...] Além disso, os direitos, poderes e obrigações específicos conferidos aos tribunais nacionais e às autoridades de concorrência dos Estados-Membros pelo Regulamento (CE) n.º 1/2003 não são aplicáveis aos transportes aéreos entre a Comunidade e países terceiros.

3. As práticas anticoncorrenciais no setor dos transportes aéreos entre a Comunidade e países terceiros podem afetar o comércio entre os Estados-Membros. Dado que os mecanismos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 1/2003, cuja função consiste na aplicação das regras de concorrência previstas nos artigos [101.°] e [102.° TFUE], são igualmente adequados para a aplicação das regras da concorrência aos transportes aéreos entre a Comunidade e países terceiros, o âmbito de aplicação daquele regulamento deve ser alargado por forma a englobar esse tipo de transportes.

[...]

7. A Comissão deverá ser habilitada a conceder isenções por categoria no setor dos transportes aéreos em relação ao tráfego entre a Comunidade e países terceiros, bem como em relação ao tráfego no território da Comunidade. [...]»

Orientações de 2006

11 Os pontos 29 e 37 das Orientações para o cálculo das coimas aplicadas por força do n.º 2, alínea a), do artigo 23.º do Regulamento n.º 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2; a seguir «Orientações de 2006») enunciam:

«29. O montante de base da coima pode ser diminuído sempre que a Comissão verifique existirem circunstâncias atenuantes, designadamente quando:

[...]

– o comportamento anticoncorrencial foi autorizado ou incentivado pelas autoridades públicas ou pela regulamentação. [...]

[...]

37. Embora as presentes Orientações exponham a metodologia geral para a fixação de coimas, as especificidades de um dado processo ou a necessidade de atingir um nível dissuasivo num caso particular podem justificar que a Comissão se afaste desta metodologia ou dos limites fixados no ponto 21.»

Antecedentes do litígio e decisão controvertida

12 Os antecedentes do litígio, conforme expostos nos n.os 1 a 61 do acórdão recorrido, podem, para efeitos do presente processo, ser resumidos da seguinte forma.

13 A AF-KLM é uma sociedade *holding* que detém 100 % dos direitos de voto e dos direitos económicos na Société Air France SA (a seguir «Air France»), bem como 49 % dos direitos de voto e 93,63 % dos direitos económicos na Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a seguir «KLM»). A Air France e a KLM são companhias de transporte aéreo que operam no mercado dos serviços de frete aéreo.

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

Procedimento administrativo

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

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

17 Na sequência dessas inspeções, várias transportadoras, entre as quais a AF-KLM em nome da Air France, apresentaram um pedido de imunidade ao abrigo da Comunicação relativa à imunidade em matéria de coimas e à redução do seu montante nos processos relativos a cartéis, referida no n.º 15 do presente acórdão.

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

Decisão inicial

19 Em 9 de novembro de 2010, a Comissão adotou a Decisão C(2010) 7694 final, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (Processo COMP/39258 — Frete aéreo) (a seguir «decisão inicial»). Essa decisão tinha por destinatários 21 transportadoras, entre as quais a AF-KLM.

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

Acórdãos de 16 de dezembro de 2015

21 Por Acórdão de 16 de dezembro de 2015, Air France-KLM/Comissão (T-62/11, EU:T:2015:996), o Tribunal Geral anulou a decisão inicial na parte que dizia respeito à AF-KLM. Por doze outros acórdãos do mesmo dia, o Tribunal Geral anulou também, total ou parcialmente, essa decisão na parte em que visava doze outras transportadoras ou grupos de transportadoras.

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

Decisão controvertida

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

24 Em 17 de março de 2017, a Comissão adotou a decisão controvertida, que tem como destinatários 19 transportadoras, entre as quais a AF-KLM.

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

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

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

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

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

30 Por outro lado, nos considerandos 1036 a 1046 da decisão recorrida, que compõem a subsecção 5.3.8 dessa decisão, com o título «Aplicabilidade do artigo 101.º [TFUE] e do artigo 53.º do Acordo EEE às rotas de entrada», a Comissão rejeitou os argumentos de várias transportadoras arguidas no sentido de que, à luz das regras do direito internacional público, excedia os limites da sua competência territorial ao dar por provada e punir uma infração a essas duas disposições nas rotas com origem em países terceiros e destino no EEE (a seguir «rotas de entrada» e, no respeitante aos serviços de frete oferecidos nessas rotas, «serviços de frete de entrada»).

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

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

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

34 Segundo, no considerando 869 da decisão controvertida, a Comissão considerou que o «comportamento em causa constitu[ía] uma infração única e continuada ao artigo [101.° TFUE]», especificando, nos seus considerandos 870 a 902, que os acordos em causa prosseguiam um objetivo anticoncorrencial único, que consistia em entravar a concorrência no setor do frete no EEE, que incidiam na prestação de serviços de frete e nos seus preços, que diziam respeito às mesmas empresas, que tinham uma natureza única e continuada e que incidiam sobre três componentes, a saber, a sobretaxa combustível, a sobretaxa segurança e a recusa de pagamento de comissões. Neste contexto, a Comissão indicou, no considerando 881 dessa decisão, que a Air France e a KLM estavam envolvida nessas três componentes.

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

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

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

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

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

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

– o artigo 53.º EEE, de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos entre aeroportos no interior do EEE;

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

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

39 No considerando 1169 da mesma decisão, a Comissão referiu que a duração da infração se estendia, no respeitante à AF-KLM e à Air France, de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006 e, no respeitante à KLM, de 21 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006.

40 Nos considerandos 1080 a 1085 da decisão controvertida, a Comissão considerou a AF-KLM e a Air France solidariamente responsáveis pela sua participação na infração única e continuada durante todo o período de duração desta, referindo, por um lado, que a AF-KLM e a Air France tinham sucedido à sociedade anteriormente denominada «Société Air France» tal como existia antes de 15 de setembro de 2004 e, por outro, que a AF-KLM tinha exercido ou se podia presumir que exercera uma influência determinante na Air France a partir de 15 de setembro de 2004. A este respeito, a Comissão expôs que, nessa data, a sociedade anteriormente denominada «Société Air France» passou a ser AF-KLM e as suas atividades de transporte aéreo foram transferidas para a sua filial «Air France Compagnie Aérienne», que foi rebatizada «Société Air France SA». Além disso, nos considerandos 1086 a 1089 dessa decisão, a Comissão imputou à AF-KLM o comportamento da KLM a partir de 5 de maio de 2004, data em que a sociedade anteriormente denominada «Société Air France» tinha adquirido o controlo da KLM.

41 Na secção 8 da decisão controvertida, a Comissão examinou as medidas corretivas a tomar e as coimas a aplicar, baseando-se nas orientações de 2006. Aplicou, nomeadamente, com base no ponto 37 das mesmas, uma redução de 50 % aos montantes de base das coimas, uma vez que uma parte dos serviços relativos às rotas de entrada e às rotas a partir do EEE e com destino a países terceiros, com exceção das rotas União-Suíça, era prestada fora do território abrangido pelo Acordo EEE, pelo que uma parte do prejuízo podia ter ocorrido fora desse território. Além disso, de acordo com o ponto 29 dessas orientações, concedeu às transportadoras arguidas uma redução adicional dos montantes de base de 15 % (a seguir «redução geral concedida a título de circunstâncias atenuantes», com o fundamento de que certos regimes regulamentares tinham incentivado o cartel controvertido.

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

«Artigo 1.º

Ao coordenarem o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de [frete] em todo o mundo no que respeita à sobretaxa combustível, à sobretaxa segurança e ao pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas, as empresas seguintes cometeram a seguinte infração única e continuada ao artigo 101.º [TFUE], ao artigo 53.º [do Acordo EEE] e ao artigo 8.º do [Acordo Aéreo CE-Suíça] no que diz respeito às ligações seguintes e durante os períodos seguintes.

1) As seguintes empresas infringiram o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às rotas entre aeroportos no interior do EEE, durante os seguintes períodos:

[...]
b) [AF-KLM], de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006;
c) [Air France], de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006;
d) [KLM], de 21 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006;

[...]

2) As seguintes empresas infringiram o artigo 101.º [TFUE] no que respeita às rotas [União-países terceiros], durante os seguintes períodos:

[...]
b) [AF-KLM], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;
c) [Air France], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;
d) [KLM], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;

[...]

3) As seguintes empresas infringiram o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às rotas [EEE, exceto União-países terceiros], durante os seguintes períodos:

[...]
b) [AF-KLM], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;
c) [Air France], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;
d) [KLM], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;

[...]

4) As seguintes empresas infringiram o artigo 8.º do [Acordo Aéreo CE-Suíça] no que respeita às rotas [União-Suíça], durante os seguintes períodos:

[...]
b) [AF-KLM], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;
c) [Air France], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;
d) [KLM], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;

[...]

Artigo 3.º

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

[...]

b) [AF-KLM] e [Air France] solidariamente: 182 920 000 [euros];

[...]

d) [KLM] e [AF-KLM] solidariamente: 124 440 000 [euros];

[...]

Artigo 4.º

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

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

Tramitação processual no Tribunal Geral e acórdão recorrido

43 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal Geral em 30 de maio de 2017, a AF-KLM interpôs, a título principal, um recurso de anulação integral da decisão controvertida na parte que lhe diz respeito; a título subsidiário, de anulação do artigo 1.º, n.º 1, alínea b), n.º 2, alínea b), n.º 3, alínea b), e n.º 4, alínea b), do artigo 3.º, alínea b), bem como do artigo 4.º da decisão controvertida e de redução do montante das coimas que lhe são aplicadas nessa decisão; a título muito subsidiário, de anulação do artigo 3.º, alíneas b) e d), dessa decisão e de redução do montante das coimas que lhe foram aplicadas.

44 Em apoio desse recurso, a AF-KLM invocou nove fundamentos de anulação e nove argumentos relativos à redução do montante das coimas que lhe foram aplicadas.

45 Entre esses fundamentos, o primeiro era relativo a ilegalidades cometidas na imputação à AF-KLM das práticas da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» e da Air France, bem como de uma parte das práticas da KLM; o quarto era relativo à incompetência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada; o oitavo era relativo a erros e à violação do princípio da proporcionalidade no cálculo da duração da participação da Air France na infração única e continuada, e o nono era relativo à falta de fundamentação e à insuficiência da redução geral concedida a título de circunstâncias atenuantes. O Tribunal Geral conheceu ainda oficiosamente de um fundamento relativo à incompetência da Comissão à luz do Acordo Aéreo CE-Suíça para declarar e punir uma violação do artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas entre aeroportos situados em países que são partes contratantes no Acordo EEE e que não são membros da União e aeroportos situados na Suíça (a seguir «rotas EEE exceto União-Suíça».

46 Dos argumentos em apoio do seu pedido de redução do montante das coimas, sete correspondiam aos seus segundo a nono fundamentos de anulação. A AF-KLM acrescentou, em resposta às medidas de organização do processo do Tribunal Geral relativas ao fundamento de que tinha conhecido oficiosamente, dois argumentos adicionais relativos, por um lado, às receitas provenientes dos serviços de frete realizados nas rotas EEE exceto União-Suíça, que deveriam ser excluídas do valor das vendas, e, por outro, ao facto de a exclusão das rotas EEE exceto União-Suíça do perímetro geográfico da infração única e continuada ser suscetível de justificar uma redução do coeficiente de gravidade.

47 No acórdão recorrido, o Tribunal Geral julgou improcedentes todos estes fundamentos, incluindo aquele de que tinha conhecido oficiosamente. Contudo, no âmbito deste último, constatou que a Comissão tinha admitido que, na determinação das coimas, era possível que tivesse incluído «por inadvertência» no valor das vendas o volume de negócios que algumas transportadoras arguidas tinham realizado nas rotas EEE exceto União-Suíça durante o período em causa, considerando embora que isso só tinha incidência nas receitas a ter em conta para efeitos do cálculo do

montante de base dessas coimas. Além disso, no âmbito do oitavo fundamento, considerou que a Comissão não tinha fundamento para imputar à Air France determinados contactos referidos na decisão controvertida, mas que esta instituição tinha, no entanto, podido considerar com razão que dispunha de prova suficiente da participação da Air France no cartel controvertido de 7 de dezembro de 1999 a 19 de janeiro de 2001 e de 20 de outubro de 2005 a 14 de fevereiro de 2006, pelo que a AF-KLM não podia utilmente criticar a Comissão por tê-la considerado responsável pela infração única e continuada de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006.

48 No que respeita ao montante das coimas, o Tribunal Geral referiu que o total do valor das vendas realizadas durante o ano de 2005 pela Air France e pela KLM, a saber, respetivamente, 1 150 248 000 euros e 833 845 177 euros, incluía receitas realizadas pela Air France e pela KLM nas rotas EEE exceto União-Suíça, a saber, respetivamente, 2 502 euros e 5 595 euros, quando essas ligações não estavam abrangidas pelo perímetro da infração única e continuada declarada pela Comissão, como ele próprio tinha declarado no âmbito do seu fundamento de que conheceu oficiosamente. Por conseguinte, considerou que havia que excluir a soma desses montantes do valor total das vendas, de acordo com o terceiro argumento da AF-KLM. Por outro lado, considerou que a exclusão de certos contactos do conjunto de indícios, resultante da análise do oitavo fundamento, não justificava que fosse concedida uma redução adicional à AF-KLM a título de circunstâncias atenuantes. Acrescentou que nada permitia demonstrar o caráter inadequado da redução geral concedida a título de circunstâncias atenuantes. No termo do exercício da sua competência de plena jurisdição, o Tribunal Geral fixou o montante final das coimas a aplicar à AF-KLM em 182 920 000 euros no que respeita ao comportamento ilícito pelo qual é considerada solidariamente responsável com a Air France e em 124 440 000 euros no que respeita ao comportamento ilícito pelo qual é considerada solidariamente responsável com a KLM. Sendo este montante idêntico ao montante da coima aplicada à AF-KLM na decisão controvertida, julgou igualmente improcedentes os pedidos dessa empresa de alteração do montante das coimas.

Pedidos das partes em segunda instância

49 Por meio do presente recurso, a AF-KLM conclui pedindo ao Tribunal de Justiça que se digne:

– a título principal, anular o acórdão recorrido e, consequentemente, anular a decisão controvertida na parte que lhe diz respeito e lhe aplica uma coima;

– a título subsidiário, reduzir para um montante adequado a coima de 307 360 000 euros que lhe foi aplicada solidariamente com a Air France, por um lado, e com a KLM, por outro, no artigo 3.º, respetivamente, alíneas b) e d), da decisão controvertida, e

– de qualquer forma, condenar a Comissão nas despesas suportadas tanto no Tribunal de Justiça como no Tribunal Geral.

50 A Comissão conclui pedindo ao Tribunal de Justiça que se digne:

– negar provimento ao presente recurso e condenar a AF-KLM nas despesas;

– a título subsidiário, se o Tribunal de Justiça vier a dar provimento ao presente recurso, remeter o processo ao Tribunal Geral e reservar para final a decisão quanto às despesas.

Quanto ao presente recurso

51 Em apoio do seu recurso de segunda instância, a AF-KLM invoca quatro fundamentos. O seu primeiro fundamento, invocado a título principal, é relativo a uma imputação errada à AF-KLM da responsabilidade pelas práticas da Air France e de uma parte das práticas da KLM. Com o seu segundo fundamento, invocado a título subsidiário, alega que o Tribunal Geral cometeu erros de direito e violou o seu dever de fundamentação quando confirmou a competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada. Com o seu terceiro fundamento, igualmente invocado a título subsidiário, alega violação do dever de fundamentação e do princípio da igualdade de tratamento na consideração dos regimes regulamentares. O seu quarto fundamento, igualmente suscitado a título subsidiário, é relativo a erros de direito cometidos pelo Tribunal Geral quando apreciou a participação da Air France, portanto de facto da AF-KLM, na infração única e continuada entre 7 de dezembro de 1999 e 14 de fevereiro de 2006.

Quanto ao primeiro fundamento, relativo à imputação à AF-KLM das práticas da Air France e de uma parte das práticas da KLM

52 O primeiro fundamento da AF-KLM contém duas partes. Com a primeira, alega que, quando o Tribunal Geral lhe imputou as práticas da KLM a partir de 5 de maio de 2004 e as práticas da Air France a partir de 15 de setembro de 2004, violou o seu dever de fundamentação e cometeu um erro de direito. Na segunda, sustenta que o Tribunal Geral cometeu erros de direito ao imputar-lhe as práticas da Air France de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004.

Quanto à primeira parte, relativa à imputação à AF-KLM das práticas da KLM a partir de 5 de maio de 2004 e das práticas da Air France a partir de 15 de setembro de 2004

– *Argumentação das partes*

53 A AF-KLM alega que, ao imputar-lhe as práticas da KLM a partir de 5 de maio de 2004 e da Air France a partir de 15 de setembro de 2004, o Tribunal Geral, por um lado, violou o seu dever de fundamentação. Limitou-se a rejeitar a sua argumentação destinada a demonstrar que, durante esses períodos, a Air France e a KLM operavam cada uma de forma independente no mercado, sem analisar a substância dessa argumentação nem se pronunciar sobre a sua capacidade de provar a autonomia dessas filiais, como ilustram os n.os 262 e 278 do acórdão recorrido. O Tribunal Geral limitou-se, assim, a indicar que a referida argumentação não era «sustentada por nenhuma prova», que consistia em «simples afirmações» ou que a AF-KLM não tinha «validamente» criticado os elementos apresentados pela Comissão. Ora, durante o procedimento administrativo, a AF-KLM respondeu a vários pedidos de informações da Comissão a este respeito. Além disso, na sua petição apresentada no Tribunal Geral, apresentou numerosos argumentos que demonstravam que não exercia uma influência determinante no comportamento das filiais em causa.

54 Por outro lado, a rejeição, pelo Tribunal Geral, do conjunto de indícios comunicado pela AF-KLM para provar que não exercia uma influência determinante no comportamento das suas filiais viola a jurisprudência resultante dos n.os 195 e 197 do Acórdão de 27 de outubro de 2010, Alliance One International e o./Comissão (T-24/05, EU:T:2010:453), no qual o Tribunal Geral declarou que o facto de a sociedade-mãe de uma filial que cometeu uma infração ao artigo 101.º TFUE não ter

atividade própria e deter nessa filial uma participação de natureza puramente financeira permite considerar que essa sociedade-mãe não exerce uma influência determinante no comportamento da sua filial no mercado. É certo que o simples facto de ser, como a AF-KLM, uma holding financeira não permite, em teoria, afastar a sua responsabilidade. Todavia, a análise do conjunto de indícios apresentado deveria ter levado o Tribunal Geral a examinar a interferência real da AF-KLM na atividade das suas filiais em causa e a constatar a inexistência de influência determinante desta última sobre essa atividade. Com efeito, a AF-KLM apresentou numerosos elementos, relativos aos vínculos organizacionais, económicos e jurídicos entre esta última e as referidas filiais, que demonstram a inexistência total de envolvimento da AF-KLM nas práticas em causa, a sua falta de interferência nas atividades da Air France e da KLM no setor do frete aéreo, bem como a sua plena autonomia no mercado, último elemento que nem sequer é contestado pelo Tribunal Geral, como demonstra o n.º 262 do acórdão recorrido. Por conseguinte, segundo a AF-KLM, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao não expor os fundamentos pelos quais todos os elementos que ela tinha apresentado não permitiam excluir a influência determinante alegadamente exercida no comportamento dessas filiais.

55 A Comissão contesta a argumentação da AF-KLM.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

56 Em primeiro lugar, há que lembrar que o dever de fundamentação, que incumbe ao Tribunal Geral por força do artigo 36.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, lido em conjugação com o seu artigo 53.º, primeiro parágrafo, o obriga a dar a conhecer de forma clara e inequívoca o raciocínio que seguiu, de forma que permita aos interessados conhecerem as razões da decisão tomada e ao Tribunal de Justiça exercer a sua fiscalização jurisdicional (Acórdãos de 11 de abril de 2013, Mindo/Comissão, C-652/11 P, EU:C:2013:229, n.º 29, e de 26 de setembro de 2024, Covestro Deutschland e Alemanha/Comissão, C-790/21 P e C-791/21 P, EU:C:2024:792, n.º 113 e jurisprudência aí referida).

57 Contudo, esse dever não obriga o Tribunal Geral a apresentar uma exposição que acompanhe exaustiva e individualmente todos os raciocínios articulados pelas partes no litígio. A fundamentação pode, portanto, ser implícita, na condição de permitir aos interessados conhecerem os fundamentos em que o Tribunal Geral se baseia e ao Tribunal de Justiça dispor de elementos suficientes para exercer a sua fiscalização em segunda instância (Acórdãos de 7 de janeiro de 2004, Aalborg Portland e o./Comissão, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P, EU:C:2004:6, n.º 372, e de 26 de setembro de 2024, Covestro Deutschland e Alemanha/Comissão, C-790/21 P e C-791/21 P, EU:C:2024:792, n.º 114 e jurisprudência aí referida).

58 Há que lembrar ainda que esse dever de fundamentação constitui uma formalidade essencial que deve ser distinguida da questão da procedência da fundamentação, que faz parte da legalidade material do ato controvertido [Acórdãos de 2 de abril de 1998, Comissão/Sytraval e Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, n.º 67, e de 4 de outubro de 2024, UPL Europe e Indofil Industries (Netherlands)/Comissão, C-262/23 P, EU:C:2024:862, n.º 134 e jurisprudência aí referida].

59 No caso, é certo que, no n.º 262 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral se limitou a constatar, no que respeita ao argumento de que a Air France e a KLM determinavam de forma autónoma a sua política comercial, a sua estratégia, o seu orçamento e o seu comportamento no setor do frete aéreo, que a AF-KLM «proced[ia] através de simples afirmações». Do mesmo modo, referiu, no

n.º 261 do acórdão recorrido, que a afirmação da AF-KLM de que não interferiu nas atividades operacionais e comerciais das suas filiais não era, nomeadamente, «sustentada por nenhuma prova» e, no n.º 278 do referido acórdão, que certas razões apresentadas pela Comissão na decisão controvertida em apoio da imputação à AF-KLM das práticas da KLM a partir de 5 de maio de 2004, diferentes das examinadas nos n.os 271 a 277 do acórdão recorrido, não eram «validamente criticadas».

60 Todavia, resulta de uma leitura de conjunto dos números relevantes do acórdão recorrido que os fundamentos referidos no número anterior do presente acórdão não são os únicos mencionados pelo Tribunal Geral para efeitos da rejeição da argumentação apresentada pela AF-KLM, relativa aos erros alegadamente cometidos pela Comissão na imputação à AF-KLM das práticas da KLM a partir de 5 de maio de 2004 e da Air France a partir de 15 de setembro de 2004.

61 Ora, o Tribunal Geral respondeu a essa argumentação, que continha quatro alegações, nos n.os 216 a 288 do acórdão recorrido. Assim, primeiro, nos n.os 220 a 240 desse acórdão, analisou a alegação da AF-KLM de insuficiente fundamentação da não admissão dos elementos que demonstravam, em seu entender, a autonomia da Air France e da KLM. Concluiu, a esse respeito, que a decisão controvertida estava suficientemente fundamentada.

62 Segundo, nos n.os 243 a 249 do referido acórdão, o Tribunal Geral examinou a alegação da AF-KLM relativa a um erro na imputação a esta última das práticas da KLM de 5 de maio de 2004 a 15 de setembro de 2004. A este respeito, constatou, nomeadamente, nos n.os 245 a 248 do mesmo acórdão, que era pacífico entre as partes que a AF-KLM e a sociedade anteriormente denominada «Société Air France», que o Tribunal Geral designou, devido a uma convenção de escrita tomada no n.º 53 do acórdão recorrido, como a «antiga sociedade Air France», são uma única e mesma pessoa coletiva. Declarou que a AF-KLM tinha, portanto, continuado, no respeitante à detenção do controlo da KLM de 5 de maio de 2004 a 15 de setembro de 2004, a exercer os direitos e a assumir as obrigações que já tinha adquirido quando ainda se apresentava sob a sua denominação anterior. Concluiu, assim, que a AF-KLM afirmava erradamente que a Comissão a tinha considerado responsável pelo comportamento ilícito da sua filial relativamente a um período anterior à sua aquisição.

63 Terceiro, nos n.os 253 a 279 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral apreciou a alegação de erros na imputação à AF-KLM das práticas da Air France e da KLM a partir de 15 de setembro de 2004. Neste contexto, por um lado, no que respeita à imputação à AF-KLM das práticas da Air France, o Tribunal Geral recordou, nomeadamente, no n.º 254 desse acórdão, que a presunção do exercício efetivo de uma influência determinante devido ao controlo que implica a detenção, pela AF-KLM, da totalidade do capital da Air France e dos direitos de voto associados às ações da Air France tinha como consequência, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, que cabia à AF-KLM, enquanto sociedade-mãe, apresentar elementos de prova suscetíveis de demonstrar que a sua filial se comportava de forma autónoma no mercado. Nos n.os 258 a 267 do referido acórdão, o Tribunal Geral examinou a argumentação que lhe tinha sido apresentada a esse respeito pela AF-KLM e concluiu, no n.º 268 do mesmo acórdão, que havia que observar que esta última não tinha conseguido ilidir a presunção acima referida, segundo a qual tinha efetivamente exercido uma influência determinante sobre a Air France durante o período compreendido entre 15 de setembro de 2004 e 14 de fevereiro de 2006.

64 Por outro lado, no que respeita à imputação à AF-KLM das práticas da KLM, o Tribunal Geral recordou, nomeadamente, no n.º 255 do acórdão recorrido, que, na falta de aplicação da presunção recordada no n.º 254 desse acórdão, a AF-KLM só tinha de demonstrar que a

Comissão não tinha feito prova bastante de que a KLM não determinava de forma autónoma o seu comportamento no mercado. A este respeito, referiu, antes de mais, no n.º 269 desse acórdão, que resultava dos seus n.os 258 a 267 que nenhum dos alegados erros viciava a conclusão da Comissão de que a AF-KLM tinha efetivamente exercido uma influência determinante sobre a KLM. Por último, o Tribunal Geral indicou, no n.º 270 do mesmo acórdão, que faltava apreciar os argumentos apresentados pela recorrente relativos aos elementos enumerados no anexo confidencial da decisão controvertida relativos às ligações que mantinha com a KLM, não deixando de sublinhar que os argumentos relativos à Air France deviam ser rejeitados por inoperantes, uma vez que a AF-KLM não tinha conseguido provar que a Comissão cometera um erro ao basear-se na presunção em causa. Por último, o Tribunal Geral examinou e julgou improcedentes esses argumentos nos n.os 271 a 278 do acórdão recorrido, uma vez que esta terceira alegação era integralmente rejeitada no n.º 279 desse acórdão.

65 Quarto, nos n.os 282 a 287 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral examinou a alegação da AF-KLM de violação dos princípios da responsabilidade pessoal e da individualização das penas e das sanções. A este respeito, referiu, nomeadamente, no n.º 285 desse acórdão, que, uma vez que a AF-KLM baseava essa alegação na falta de exercício de uma influência determinante sobre a Air France e sobre a KLM, sem apresentar elementos não invocados já no âmbito das alegações anteriores, resultava da análise que já tinha efetuado que a Comissão tinha feito prova bastante de que a AF-KLM exercia essa influência sobre as suas filiais durante os períodos em causa, pelo que a referida alegação assentava numa premissa errada. Acrescentou, no n.º 286 desse acórdão, que, dado que estava isenta de erros e tendo em conta a jurisprudência recordada nos n.os 282 e 283 do mesmo acórdão, nomeadamente relativa ao conceito de «empresa», a imputação à AF-KLM das práticas da Air France a partir de 15 de setembro de 2004 e da KLM a partir de 5 de maio de 2004 não violava os princípios da responsabilidade pessoal e da individualização das penas e das sanções.

66 Não se pode deixar de observar, à luz destes elementos e tendo em conta a jurisprudência recordada nos n.os 56 e 57 do presente acórdão, que a alegação de o Tribunal Geral ter violado o seu dever de fundamentação no respeitante à rejeição da argumentação da AF-KLM destinada a demonstrar que, durante os períodos controvertidos, a Air France e a KLM operavam cada uma de forma independente no mercado é infundada e deve, portanto, ser julgada improcedente.

67 Por outro lado, porquanto a AF-KLM pretende contestar o mérito das apreciações efetuadas pelo Tribunal Geral nos n.os 218 a 268 do acórdão recorrido, basta referir que, como decorre da jurisprudência recordada no n.º 58 do presente acórdão, essa crítica diz respeito à legalidade material do ato controvertido e, por conseguinte, não é suscetível de fundamentar uma violação do dever de fundamentação.

68 A argumentação exposta no n.º 53 do presente acórdão deve, pois, ser julgada improcedente.

69 Em segundo lugar, há que lembrar que, de acordo com o artigo 256.º, n.º 1, TFUE e com o artigo 58.º, primeiro parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, o recurso de segunda instância é limitado às questões de direito.

70 O Tribunal Geral tem, portanto, competência exclusiva para apurar e apreciar os factos relevantes e para apreciar a prova. Com efeito, quando essas provas tiverem sido obtidas regularmente e tiverem sido respeitados os princípios gerais de direito, bem como as normas processuais aplicáveis em matéria de ónus e de produção da prova, cabe exclusivamente ao Tribunal Geral a apreciação do valor a atribuir aos elementos que lhe foram submetidos. A apreciação desses

factos e da prova não constitui, portanto, exceto no caso da sua desvirtuação, uma questão de direito sujeita, como tal, à fiscalização do Tribunal de Justiça em segunda instância (Acórdão de 28 de maio de 1998, Deere/Comissão, C-7/95 P, EU:C:1998:256, n.º 22, e de 18 de março de 2021, Pometon/Comissão, C-440/19 P, EU:C:2021:214, n.º 50 e jurisprudência aí referida).

71 Ora, com a sua argumentação exposta no n.º 54 do presente acórdão, a AF-KLM limita-se a alegar que o Tribunal Geral devia ter considerado que os numerosos elementos que ela tinha apresentado demonstravam a sua total falta de envolvimento nas práticas em causa, a sua falta de interferência nas atividades da Air France e da KLM no setor do frete aéreo, bem como a plena autonomia destas no mercado.

72 A este respeito, refira-se, em especial, que os n.os 195 e 197 do Acórdão de 27 de outubro de 2010, Alliance One International e o./Comissão (T-24/05, EU:T:2010:453), que a AF-KLM invoca para demonstrar que, também no caso presente, o Tribunal Geral devia ter concluído que ela não exercia uma influência determinante no comportamento das suas filiais no mercado, contêm apenas apreciações de natureza factual, próprias das circunstâncias do processo que deu origem a esse acórdão. Por conseguinte, são, em todo o caso, irrelevantes para o presente processo. Além disso, a AF-KLM não alega que o Tribunal Geral desvirtuou os factos e ou os elementos de prova que lhe foram submetidos.

73 Assim, uma vez que a AF-KLM tenta apenas obter do Tribunal de Justiça uma nova apreciação do conjunto de indícios que apresentou ao Tribunal Geral, esta argumentação deve ser julgada inadmissível, de acordo com a jurisprudência recordada no n.º 70 do presente acórdão.

74 Por outro lado, visto que, com essa argumentação, a AF-KLM alega novamente que o Tribunal Geral não cumpriu o seu dever de fundamentação ao não explicar as razões pelas quais o conjunto de elementos que ela tinha apresentado não permitia excluir que ela exercia uma influência determinante sobre as suas filiais, basta referir que essa argumentação não se distingue, no essencial, da exposta no n.º 53 do presente acórdão e cujo caráter infundado já foi declarado nos seus n.os 59 a 66. Deve, pois, ser igualmente julgada improcedente, pelos mesmos fundamentos expostos nesses n.os 59 a 66.

75 A argumentação exposta no n.º 54 do presente acórdão é, portanto, parcialmente inadmissível e parcialmente improcedente.

76 A primeira parte do primeiro fundamento deve, portanto, ser julgada parcialmente inadmissível e parcialmente improcedente.

Quanto à segunda parte, relativa à imputação à AF-KLM das práticas da Air France de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004

– *Argumentação das partes*

77 A AF-KLM alega que, ao imputar-lhe as práticas da Air France de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004, o Tribunal Geral violou as regras que regem a sucessão económica das empresas no interior de um mesmo grupo, bem como os princípios da responsabilidade pessoal e da individualização das penas e das sanções.

78 Nos n.os 303, 309, 311 e 313 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral indicou que a decisão controvertida devia ser entendida no sentido de que a sociedade anteriormente denominada «Société Air France» tinha dois sucessores distintos, a saber, a AF-KLM, enquanto sucessora jurídica, e a sua filial Air France, enquanto sucessora económica. Ora, dado que a AF-KLM é uma sociedade holding não operacional, que a Air France exerce atividade no mercado em causa e que a totalidade das atividades de transporte aéreo da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» foi transferida para a Air France, o Tribunal Geral devia ter declarado que a AF-KLM não podia ser considerada responsável pelas práticas da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004, uma vez que a sucessora económica dessa sociedade anterior continua a exercer atividade no mercado.

79 A Comissão considera que esta parte é inadmissível e, de qualquer forma, improcedente.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

80 Refira-se, desde logo, que a presente parte se baseia na premissa de que a AF-KLM foi declarada responsável pelas práticas da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004 enquanto sucessora, seja económica, jurídica ou ainda económica e jurídica, dessa sociedade.

81 Todavia, os n.os 303, 309, 311 e 313 do acórdão recorrido, que a AF-KLM invoca em apoio desta premissa, não têm o alcance que esta parte lhes atribui.

82 Com efeito, no n.º 303 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral referiu que o considerando 1080 da decisão controvertida deve ser interpretado no sentido de que declara a responsabilidade da AF-KLM exclusivamente a título da continuidade jurídica constatada com a sociedade anteriormente denominada «Société Air France». No n.º 309 desse acórdão, o Tribunal Geral limitou-se a lembrar a jurisprudência do Tribunal de Justiça, resultante do n.º 78 do Acórdão de 16 de novembro de 2000, Cascades/Comissão (C-279/98 P, EU:C:2000:626) no sentido de que, em princípio, cabe à pessoa singular ou coletiva que dirigia a empresa em causa no momento da prática da infração responder por esta, mesmo que, na data da adoção da decisão que declara provada uma infração, a exploração da empresa tenha sido colocada sob a responsabilidade de outra pessoa. No n.º 311 do referido acórdão, declarou que resultava dos considerandos 22 e 1080 da decisão controvertida, e que era pacífico, que a pessoa coletiva envolvida na infração única e continuada antes de 15 de setembro de 2004, a saber, a sociedade anteriormente denominada «Société Air France», tinha subsistido após essa data, sem prejuízo de uma alteração da sua denominação social e do seu objeto social, uma vez que essa sociedade anterior, entidade jurídica operacional, se tinha tornado AF-KLM. No n.º 313 do mesmo acórdão, o Tribunal Geral abordou o argumento, invocado pela AF-KLM, de que esses comportamentos também eram imputados à Air France, enquanto sucessora económica, para concluir, baseando-se a esse respeito na jurisprudência do Tribunal de Justiça, que, uma vez que a responsabilidade da AF-KLM pelos comportamentos da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» não resultava da responsabilidade da sua filial Air France, a AF-KLM não podia, no âmbito do recurso que tinha interposto no Tribunal Geral, acusar a Comissão de ter imputado a essa filial os comportamentos da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004.

83 Estas considerações do Tribunal Geral não são impugnadas no presente recurso. Além disso, no n.º 245 do acórdão recorrido, que também não é impugnado, o Tribunal Geral referiu que era pacífico entre as partes que a AF-KLM e a sociedade anteriormente denominada «Société Air France», que existia até 15 de setembro de 2004, constituíam uma única e mesma pessoa coletiva, como resultava dos considerandos 22 e 1080 da decisão controvertida.

84 Não se pode, pois, deixar de observar que a premissa em que a AF-KLM baseia a presente parte é errada, uma vez que a AF-KLM não é considerada responsável pelas práticas da sociedade anteriormente denominada «Société Air France» de 7 de dezembro de 1999 a 15 de setembro de 2004 devido a uma alegada qualidade de sucessora dessa sociedade, mas sim pelo facto de assegurar a continuidade jurídica dos direitos e das obrigações desta última, uma vez que se trata da mesma entidade jurídica que apenas mudou de denominação social e de objeto social, e que, portanto, é direta e pessoalmente responsável pelos seus comportamentos antes desta última data, enquanto autora desses comportamentos.

85 Por conseguinte, o Tribunal Geral não cometeu nenhum erro de direito ao declarar, em substância, no n.º 307 do acórdão recorrido, que a jurisprudência relativa aos critérios que regem a atribuição da responsabilidade por uma infração ao direito da concorrência da União nos casos de sucessão de empresas era irrelevante para o caso, assim negando a existência de um qualquer problema de sucessão de empresas no caso, uma vez que esse problema só se coloca quando é atribuída a uma pessoa a responsabilidade pelo comportamento anticoncorrencial adotado por outra pessoa.

86 Além disso, segundo jurisprudência constante, aliás recordada, em substância, pelo Tribunal Geral no n.º 309 do acórdão recorrido, quando uma empresa infringe as regras da concorrência, cabe-lhe, segundo o princípio da responsabilidade pessoal, responder por essa infração (Acórdão de 24 de setembro de 2009, Erste Group Bank e o./Comissão, C-125/07 P, C-133/07 P, C-135/07 P e C-137/07 P, EU:C:2009:576, n.º 77 e jurisprudência aí referida).

87 De resto, se as empresas pudessem escapar a sanções pelo simples facto de a sua identidade ter sido alterada na sequência de reestruturações, cessões ou outras alterações jurídicas ou organizacionais, ficaria comprometido o objetivo de reprimir os comportamentos contrários ao direito da concorrência da União e de prevenir a sua reiteração por meio de sanções dissuasivas (v., neste sentido, Acórdão de 24 de setembro de 2020, Prysmian e Prysmian Cavi e Sistemi/Comissão, C-601/18 P, EU:C:2020:751, n.º 86 e jurisprudência aí referida).

88 Resulta do exposto que a segunda parte do primeiro fundamento deve ser julgada improcedente.

89 Por conseguinte, o primeiro fundamento deve ser julgado improcedente.

Quanto ao segundo fundamento, relativo à competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada

90 O segundo fundamento da AF-KLM divide-se em duas partes. Com a primeira, alega que o Tribunal Geral violou o Regulamento n.º 411/2004 ao interpretar erradamente esse regulamento. Com a segunda, alega que a análise dos efeitos qualificados efetuada pelo Tribunal Geral está, em todo o caso, ferida de erros de direito e de violação do dever de fundamentação.

Quanto à segunda parte, relativa à violação do Regulamento n.º 411/2004

– *Argumentação das partes*

91 A AF-KLM alega que os n.os 93 e 97 do acórdão recorrido estão juridicamente errados porque o Tribunal Geral considerou que o Regulamento n.º 411/2004 e a Decisão do Comité Misto do EEE n.º 40/2005 conferiram competência à Comissão para aplicar, respetivamente, os artigos 101.° e 102.° TFUE às rotas União-países terceiros a partir de 1 de maio de 2004 e os artigos 53.° e 54.° do Acordo EEE às rotas EEE exceto União-países terceiros a partir de 19 de maio de 2005, e que essa competência não excluía os serviços de frete de entrada, pelo facto de já não existir uma «base textual expressa» capaz de justificar que esses serviços permanecessem excluídos do regime instituído pelo Regulamento n.º 1/2003.

92 É certo que o Tribunal Geral reconheceu que a aplicação do Regulamento n.º 411/2004 aos serviços de frete de entrada não está expressamente prevista nesse regulamento, uma vez que este não indica o sentido das rotas visadas. Contudo, considerou que a falta de menção expressa da incompetência da Comissão para conhecer dos serviços de frete de entrada devia ser interpretada no sentido de que confere competência à Comissão a este respeito. Ora, tendo em conta o princípio de que a existência de uma dúvida no espírito do julgador deve aproveitar à empresa destinatária de uma decisão que declara uma infração, a regulamentação aplicável deve ser interpretada num sentido que não é desfavorável a essa empresa. Assim, o silêncio do Regulamento n.º 411/2004 sobre o sentido das rotas «entre países terceiros e a União» e a menção expressa, nesse regulamento, da competência da Comissão no domínio dos transportes aéreos para o tráfego «entre a Comunidade e países terceiros» deveriam ter levado o Tribunal Geral a interpretar o referido regulamento no sentido de que exclui da competência da Comissão os serviços de frete de entrada.

93 A Comissão alega que este parte é infundada.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

94 Refira-se, em primeiro lugar, que, segundo o artigo 3.º do Regulamento n.º 411/2004, a disposição da alínea c) do artigo 32.º do Regulamento n.º 1/2003, que previa que este último regulamento não se aplicava «aos transportes aéreos entre aeroportos da [União] e de países terceiros», é suprimida. Segundo o artigo 4.º do Regulamento nº 411/2004, essa supressão começou a produzir efeitos em 1 de maio de 2004. Desde essa data, portanto, o Regulamento n.º 1/2003, com a redação dada pelo Regulamento n.º 411/2004, deixou de conter qualquer disposição nos termos da qual o Regulamento n.º 1/2003 não se aplica aos transportes aéreos entre os aeroportos da União e os aeroportos de países terceiros.

95 Além disso, nem as disposições nem o preâmbulo do Regulamento n.º 411/2004, em especial os seus considerandos 2, 3 e 7, revelam, como refere o Tribunal Geral, em substância, no n.º 94 do acórdão recorrido, que, ao visar, tanto no título desse regulamento como nesses considerandos, os transportes aéreos «entre» a União e países terceiros, o legislador da União tivesse pretendido visar apenas os transportes aéreos que vão «da» União «para» países terceiros, ou, por outras palavras, apenas os transportes aéreos de saída. Pelo contrário, o termo «entre», segundo o seu sentido habitual na linguagem corrente, designa o espaço que separa dois lugares, dois objetos ou duas pessoas. É, portanto, neutro no que aqui respeita ao sentido dos transportes aéreos visados.

96 Por conseguinte, o Tribunal Geral não cometeu nenhum erro de direito ao declarar, no n.º 93 do acórdão recorrido, que, desde 1 de maio de 2004, já não existe uma «base textual expressa» suscetível de justificar que os serviços de frete de entrada continuem excluídos do regime instituído pelo Regulamento n.º 1/2003, com a redação dada pelo Regulamento n.º 411/2004.

97 Em segundo lugar e de qualquer forma, o acórdão recorrido não revela, contrariamente ao que sugere a AF-KLM, nenhuma dúvida por parte do Tribunal Geral quanto ao alcance do Regulamento n.º 411/2004. A este respeito, por um lado, a alegação da AF-KLM de que o Tribunal Geral reconheceu que a aplicação do Regulamento n.º 411/2004 aos serviços de frete de entrada não está prevista expressamente nesse regulamento não encontra apoio no acórdão recorrido. Além disso, é refutada pela interpretação literal desse regulamento exposta no n.º 93 do acórdão recorrido. Por outro lado, o Tribunal Geral referiu ainda, nos n.os 94 a 96 desse acórdão, que nada na redação ou na sistemática geral do referido regulamento permite considerar que o legislador da União quis manter a exclusão dos serviços de frete de entrada do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1/2003, que a finalidade do Regulamento n.º 411/2004 também advogava a favor da inclusão dos serviços de frete de entrada nesse âmbito de aplicação e que os trabalhos preparatórios desse regulamento confirmavam que o legislador da União de modo nenhum pretendia estabelecer uma distinção entre, nomeadamente, as rotas de entrada e as rotas a partir do EEE e com destino a países terceiros.

98 Em terceiro lugar, é facto assente que o Regulamento n.º 411/2004 foi integrado no Acordo EEE pela Decisão do Comité Misto do EEE n.º 40/2005, uma vez que o próprio Regulamento n.º 1/2003 foi integrado nesse acordo pela Decisão do Comité Misto do EEE n.º 130/2004 e que essas duas decisões entraram em vigor em 19 de maio de 2005.

99 Resulta do exposto que foi com razão que, no n.º 97 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral concluiu que os serviços de frete de entrada fazem parte do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 411/2004 e da Decisão do Comité Misto do EEE n.º 40/2005 e que inferiu daí que a Comissão não tinha cometido nenhum erro ao entender, no considerando 1041 da decisão controvertida, que o artigo 101.º TFUE era aplicável ao transporte aéreo entre a União e os países terceiros «nos dois sentidos», valendo as mesmas considerações para o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às rotas EEE exceto União-países terceiros.

100 A primeira parte do segundo fundamento deve, pois, ser julgada improcedente.

Quanto à segunda parte, relativa a erros de direito na análise dos efeitos qualificados e à violação do dever de fundamentação

– *Argumentação das partes*

101 A AF-KLM alega que, de qualquer forma, o Tribunal Geral cometeu erros de direito e violou o seu dever de fundamentação ao justificar a competência da Comissão para os serviços de frete de entrada à luz do critério baseado nos efeitos qualificados das práticas anticoncorrenciais na União (a seguir «critério dos efeitos qualificados»), uma vez que este critério não está preenchido no caso presente.

102 Primeiro, entende que os n.os 122, 126 e 127 do acórdão recorrido estão viciados por uma violação do artigo 101.º TFUE e por uma confusão entre, por um lado, a competência territorial da Comissão e, por outro, a qualificação de uma prática de restrição da concorrência. Com efeito, ao

afirmar que a aplicação do critério dos efeitos qualificados não pode exigir a demonstração dos efeitos concretos que a qualificação de um comportamento de restrição da concorrência «por efeito» pressupõe, o Tribunal Geral considerou que é possível evitar a demonstração dos efeitos qualificados de uma prática executada fora do EEE quando esta possa ser qualificada de restrição da concorrência por objetivo. Ora, isto é inexato, uma vez que, para demonstrar, à luz do critério dos efeitos qualificados, a eventual competência da Comissão no que respeita a práticas implementadas fora do EEE, esta instituição deverá demonstrar que as práticas em causa produzem efeitos previsíveis, imediatos e substanciais no EEE, e que esses efeitos são prováveis. Nenhum destes critérios corresponde aos que definem os eventuais efeitos de uma infração por objetivo. A análise do critério dos efeitos qualificados não pode ser flexibilizada perante uma restrição da concorrência por objetivo.

103 Segundo, entende que o Tribunal Geral não aplicou o nível de prova definido pelo Tribunal de Justiça no Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão (C-413/14 P, EU:C:2017:632), a propósito da demonstração dos efeitos qualificados e violou o seu dever de fundamentação. No que respeita a práticas implementadas fora do EEE e relativas a serviços negociados e faturados a clientes situados fora do EEE, a determinação da competência da Comissão para delas conhecer exige que esta instituição demonstre que essas práticas têm efeitos «previsíveis, imediatos e substanciais no EEE». Ora, nos n.os 135, 136 e 150 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral considerou que os efeitos indiretos cujo caráter incerto ele próprio reconhece bastavam para caracterizar «efeitos qualificados», na aceção da jurisprudência do Tribunal de Justiça, uma vez que, de resto, essa incerteza já não é mencionada no n.º 152 desse acórdão. Tais efeitos não podem, porém, ser demonstrados quando são demasiado longínquos ou puramente hipotéticos.

104 Terceiro, entende que o Tribunal Geral não demonstrou nem verificou o caráter «provável» dos alegados efeitos qualificados. À semelhança da Comissão, o Tribunal Geral limitou-se a recordar a natureza da infração, sem verificar o efeito das sobretaxas no preço de venda total dos serviços de frete, apesar de essas sobretaxas apenas representarem, em média, 18 % do preço final dos serviços durante os anos de 2004-2005. Entende que o Tribunal Geral também não tentou verificar se e em que medida os transitários tinham efetivamente repercutido nos expedidores essa alegada subida de preços no custo total do transporte nem se e em que medida os expedidores tinham repercutido esse alegado aumento do custo do transporte nos consumidores.

105 Quarto, na fase da análise da previsibilidade dos efeitos, o Tribunal Geral adotou uma fundamentação circular, que impunha à AF-KLM que apresentasse uma prova impossível, e inverteu ilegalmente o ónus da prova. Assim, nos n.os 139, 140 e 143 do acórdão recorrido, acusou a AF-KLM de não ter demonstrado que era provável um «efeito de vasos comunicantes» a ponto de tornar imprevisível o efeito em causa, a saber, o aumento dos preços. Ora, o ónus da prova dessa demonstração era da Comissão. A AF-KLM refere que invocou esse efeito no procedimento administrativo, mas que a Comissão se limitou a sublinhar que estava em causa uma restrição da concorrência por objetivo, sem analisar a relevância do referido efeito na decisão controvertida.

106 Quinto, resulta dos n.os 175 e seguintes do acórdão recorrido que o Tribunal Geral considerou poder justificar a competência da Comissão para conhecer das rotas de entrada com base na natureza única e continuada da infração. Contudo, o conceito de «infração única e continuada» não permite alargar o âmbito das proibições estabelecidas pelo Tratado FUE. A referência feita a este respeito pelo Tribunal Geral ao n.º 57 do Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão (C-413/14 P, EU:C:2017:632), é irrelevante e ignora o alcance desse acórdão. Com efeito, o processo que lhe deu origem dizia respeito a uma prática implementada ao nível global, num mercado geográfico único de dimensão mundial e com impacto, nomeadamente, no EEE, ao passo

que, no caso presente, as práticas foram implementadas em mercados geográficos distintos, alguns dos quais, como o das rotas de entrada, se situam fora do EEE. Ao fazê-lo, o Tribunal Geral inverteu, além disso, as etapas do raciocínio. Há que começar por verificar ser cada elemento substancial da infração é da competência da Comissão. Só depois, sendo caso disso, se deverá verificar se as diferentes práticas identificadas seguem um plano de conjunto no âmbito de uma infração única e continuada. As práticas que a Comissão não tiver competência para verificar não podem ser artificialmente associadas, *a posteriori*, a práticas que sejam da sua competência.

107 Sexto, para demonstrar efeitos qualificados, o Tribunal Geral substituiu pela sua a fundamentação da decisão controvertida, em violação da jurisprudência. Assim, enquanto a existência dos efeitos qualificados só é examinada no considerando 1045 da decisão controvertida, a análise, de resto insuficiente, efetuada pelo Tribunal Geral não figura nessa decisão. A AF-KLM remete, a esse respeito, para a análise desenvolvida pelo Tribunal Geral quando analisou a relevância do «efeito em causa», nos n.os 118 a 137 do acórdão recorrido; a previsibilidade desse efeito, nos n.os 138 a 155 desse acórdão; o caráter substancial do referido efeito, nos n.os 156 a 166 do referido acórdão; o seu caráter imediato, nos n.os 167 a 174 do mesmo acórdão, bem como os efeitos da infração única e continuada nos n.os 175 a 187 do acórdão recorrido. Em cada uma destas etapas, o Tribunal Geral baseou-se em elementos em que a Comissão não se baseou nessa decisão. Por conseguinte, adotou uma nova fundamentação para justificar o raciocínio errado da Comissão. Em todo o caso, admitindo que a Comissão tivesse efetivamente justificado a existência dos efeitos qualificados com base nos considerandos da decisão controvertida referidos pelo Tribunal Geral no acórdão recorrido, essa regularização *a posteriori* seria insuficiente, não podendo a falta de fundamentação do ato recorrido ser sanada pelo facto de o interessado tomar conhecimento dos seus fundamentos no decurso do processo jurisdicional.

108 A Comissão defende que a segunda parte do segundo fundamento é improcedente.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

109 Em primeiro lugar, refira-se que, como alega a AF-KLM, o Tribunal Geral indicou, no n.º 122 do acórdão recorrido, que, perante um comportamento que a Comissão considerou, como no caso presente, revelar um tal grau de nocividade para a concorrência no mercado interno ou no EEE que podia ser qualificado de restrição da concorrência por «objetivo» na aceção do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, a aplicação do critério dos efeitos qualificados também não pode exigir a demonstração dos efeitos concretos que pressupõe a qualificação de um comportamento de restrição da concorrência por «efeito», na aceção destas disposições.

110 Da mesma forma, indicou, no n.º 126 desse acórdão, que interpretar o critério dos efeitos qualificados no sentido de que exige a prova dos efeitos concretos do comportamento controvertido, mesmo perante uma restrição da concorrência «por objetivo», equivaleria a sujeitar a competência da Comissão para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE a um pressuposto que não encontra fundamento no texto destas disposições.

111 O Tribunal Geral deduziu daí, no n.º 127 do referido acórdão, que a AF-KLM, por um lado, não podia validamente acusar a Comissão de ter cometido um erro ao considerar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido, apesar de esta, nos considerandos 917, 1190 e 1277 da decisão controvertida, ter indicado que não era obrigada a apreciar os efeitos anticoncorrenciais do comportamento controvertido à luz do objetivo anticoncorrencial deste último e, por outro,

também não podia deduzir desses considerandos que a Comissão não tinha efetuado nenhuma análise dos efeitos produzidos pelo referido comportamento no mercado interno ou no EEE para efeitos da aplicação desse critério.

112 Contudo, como já indicam os fundamentos expostos em segundo lugar nesse n.º 127, não se pode deduzir desses pontos impugnados pela AF-KLM que, para demonstrar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no caso, o Tribunal Geral considerou que bastava que o cartel controvertido pudesse ser qualificado de restrição da concorrência por objetivo.

113 Contudo, resulta de uma leitura de conjunto dos n.os 118 a 136 do acórdão recorrido que, nos números impugnados, o Tribunal Geral apenas quis rejeitar a argumentação que a AF-KLM lhe tinha submetido, resumida no n.º 105 do acórdão recorrido. Assim, nesses números, expôs os fundamentos pelos quais a AF-KLM sustentava erradamente que o facto de, nos fundamentos da decisão controvertida relativos, quanto ao seu considerando 917, à qualificação da restrição da concorrência em causa e, quanto os seus considerandos 1190 e 1277, ao cálculo da coima, a Comissão ter indicado não ser necessária a demonstração de efeitos anticoncorrenciais reais, uma vez que o objetivo anticoncorrencial dos comportamentos imputados estava demonstrado, significava que a Comissão se tinha abstido, devido a esse objetivo anticoncorrencial, de verificar se esses comportamentos tinham produzido os efeitos qualificados exigidos para demonstrar a sua competência para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada.

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

115 Por outro lado, a análise do Tribunal Geral que visa determinar se a Comissão tinha considerado corretamente que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no caso presente está exposta nos n.os 137 a 174 do acórdão recorrido no que respeita à coordenação relativa aos serviços de frete de entrada considerada isoladamente e nos n.os 175 a 186 desse acórdão no que respeita à infração única e continuada considerada no seu conjunto.

116 Nestas condições, a AF-KLM faz uma leitura errada do acórdão recorrido quando sustenta que o Tribunal Geral considerou que, para determinar, com base no critério dos efeitos qualificados, a competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE a comportamentos adotados fora do território do EEE, era possível não demonstrar esses efeitos quando esses comportamentos possam ser qualificados de restrição da concorrência por objetivo. A argumentação exposta no n.º 102 do presente acórdão deve, pois, ser julgada improcedente.

117 Em segundo lugar, há que lembrar que o critério dos efeitos qualificados prossegue, à semelhança do critério baseado no lugar da execução das práticas anticoncorrenciais, o objetivo de identificar comportamentos que, é certo não terem sido adotados no território da União ou, consoante o

caso, do EEE, mas cujos efeitos anticoncorrenciais são suscetíveis de se fazer sentir no mercado da União ou do EEE. O critério dos efeitos qualificados permite, assim, justificar a aplicação do direito da concorrência da União ou do EEE à luz do direito internacional público quando seja previsível que o comportamento em causa produz um efeito imediato e substancial na União ou no EEE. A esse respeito, basta ter em conta os efeitos prováveis de um comportamento na concorrência para estar preenchido o pressuposto da previsibilidade. Além disso, basta que o comportamento em causa seja «suscetível» de ter um efeito imediato na União ou no EEE para estar preenchido o pressuposto da imediatez (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.os 45, 49, 51 e 52).

118 Assim, como sustenta a AF-KLM, a Comissão, para demonstrar que o critério dos efeitos qualificados está preenchido, tem de demonstrar que as práticas em causa têm efeitos previsíveis, imediatos e substanciais na União ou, como no caso, no EEE, critérios que, de resto, o Tribunal Geral recordou nos n.os 116 e 137 do acórdão recorrido. No entanto, ao contrário do que alega a AF-KLM com a sua argumentação exposta no n.º 103 do presente acórdão, o Tribunal Geral não se afastou desse critério, nos n.os 135, 136 e 150 do acórdão recorrido, ao considerar que só efeitos indiretos e incertos bastavam para caracterizar a existência de efeitos qualificados, na aceção da jurisprudência recordada no número anterior do presente acórdão.

119 Antes de mais, como resulta de uma leitura conjunta dos n.os 111, 112, 115 e 128 a 137 do acórdão recorrido, esses n.os 135 e 136 inserem-se na análise do Tribunal Geral relativa à apreciação da relevância do primeiro fundamento em que a Comissão se baseou no considerando 1045 da decisão controvertida para basear a sua conclusão de que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no caso. Este fundamento consistia nos «custos acrescidos do transporte aéreo para o EEE e, portanto, os preços mais altos das mercadorias importadas [que eram], pela sua natureza, suscetíveis de ter efeitos nos consumidores no EEE», fundamento a que o Tribunal Geral se referiu como «efeito em causa» (a seguir «efeito nos preços das mercadorias importadas»), a propósito do qual a AF-KLM sustentava não fazer parte dos efeitos produzidos pelo comportamento controvertido que a Comissão podia legitimamente ter em conta para efeitos da aplicação do critério dos efeitos qualificados.

120 Uma vez que os n.os 135 e 136 do acórdão recorrido não versam, portanto, sobre a questão de saber se o efeito nos preços das mercadorias importadas apresentava o caráter previsível, substancial e imediato exigido, daí decorre que a argumentação exposta no n.º 103 do presente acórdão, uma vez que visa esses n.os 135 e 136, assenta numa leitura errada do acórdão recorrido. Essa argumentação deve, por conseguinte, ser julgada improcedente.

121 Seguidamente, porquanto essa argumentação visa o n.º 150 do acórdão recorrido, refira-se que, embora seja certo que esse número figura na parte desse acórdão relativa ao caráter previsível do efeito sobre os preços das mercadorias importadas, no mesmo, o Tribunal Geral limitou-se a afirmar que, «[n]essas condições», era razoavelmente previsível para as transportadoras arguidas que os transitários repercutiriam esse custo adicional nos expedidores através de um aumento do preço dos serviços de trânsito. Não se pode, pois, deixar de observar que, nesse número, o Tribunal Geral não indicou que bastariam efeitos meramente indiretos e incertos, ou ainda «distantes ou puramente hipotéticos», para caracterizar a existência de efeitos qualificados, na aceção da jurisprudência do Tribunal de Justiça. Uma vez que, portanto, a referida argumentação assenta igualmente numa leitura errada do acórdão recorrido, deve ser julgada improcedente.

122 Por último, dado que a mesma argumentação equivale, em substância, a impugnar a apreciação efetuada pelo Tribunal Geral do caráter previsível do efeito sobre os preços das mercadorias importadas, não se distingue da exposta no n.º 105 do presente acórdão, que é examinada nos seus n.ºs 134 a 138.

123 Resulta do exposto que, com a reserva identificada no número anterior, a argumentação exposta no n.º 103 do presente acórdão deve ser julgada improcedente.

124 Em terceiro lugar, refira-se, antes de mais, que resulta da jurisprudência recordada no n.º 117 do presente acórdão que a condição relativa à «probabilidade» dos efeitos qualificados a que a AF-KLM se refere não se distingue da relativa à previsibilidade desses efeitos, uma vez que, de acordo com essa jurisprudência, basta ter em conta os efeitos prováveis de um comportamento na concorrência para que o pressuposto da exigência de previsibilidade esteja preenchido. A AF-KLM não pode, pois, utilmente acusar o Tribunal Geral, como exposto no n.º 104 do presente acórdão, de não ter demonstrado nem verificado o caráter provável do efeito nos preços das mercadorias importadas, apesar de, nos n.ºs 138 a 155 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral ter analisado o caráter previsível desse efeito.

125 Em seguida, dado que, com a argumentação exposta nesse n.º 104, a AF-KLM alega que o Tribunal Geral não demonstrou nem verificou o caráter previsível do efeito sobre os preços das mercadorias importadas, basta observar que esta afirmação é desmentida pelos referidos n.ºs 138 a 155 do acórdão recorrido, que expõem precisamente a análise do Tribunal Geral relativa à apreciação do caráter previsível desse efeito, cuja inexistência a AF-KLM alega.

126 Por último, nos n.ºs 140 a 142 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral declarou que a sobretaxa combustível, a sobretaxa segurança e a recusa de pagamento de comissões se traduzem, como resulta dos considerandos 846, 909, 1199 e 1208 da decisão controvertida, num comportamento colusório de fixação horizontal dos preços, que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, implica nomeadamente aumentos de preços que conduzem a uma má repartição dos recursos, especialmente em detrimento dos consumidores. Por conseguinte, considerou que era previsível para as transportadoras arguidas que a fixação horizontal da sobretaxa combustível e da sobretaxa segurança provocaria o aumento do nível destas, e que a recusa de pagamento de comissões era suscetível de reforçar esse aumento. Com efeito, o Tribunal Geral deu por provado que essa recusa consistia numa recusa concertada de conceder aos transitários descontos nas sobretaxas e tendia, assim, a permitir às transportadoras arguidas «manter sob controlo» a incerteza em matéria de preços que a concorrência no pagamento de comissões poderia ter criado e subtrair assim as sobretaxas ao jogo da concorrência, como a Comissão tinha referido nos considerandos 874 e 879 da decisão controvertida.

127 O Tribunal Geral acrescentou, no n.º 143 do acórdão recorrido, que o preço dos serviços de frete é composto, como resultava do considerando 17 dessa decisão, pelas tarifas e sobretaxas, entre as quais a sobretaxa combustível e a sobretaxa segurança, e que, salvo se se considerar que um aumento da sobretaxa combustível e da sobretaxa segurança seria, através de um efeito de vasos comunicantes suficientemente provável, compensado por uma correspondente redução das tarifas e de outras sobretaxas, esse aumento era, em princípio, suscetível de conduzir a um aumento do preço total dos serviços de frete de entrada.

128 Examinou ainda, nos n.ºs 147 a 150 do acórdão recorrido, se era previsível para as transportadoras arguidas que os transitários repercutiriam esse aumento nos seus próprios clientes, a saber, os expedidores, através de um aumento do preço dos serviços de transitário, o que considerou

razoavelmente previsível para as transportadoras arguidas. A este respeito, referiu que o preço dos serviços de frete era, para os transitários e como resultava, em substância, dos considerandos 14 e 70 da referida decisão, um custo variável cujo aumento tem, em princípio, por efeito aumentar o custo marginal em relação ao qual os transitários definem os seus próprios preços. Nos n.os 151 a 153 desse acórdão, observou igualmente que, como resultava dos considerandos 70 e 1031 da mesma decisão, o custo das mercadorias cujo transporte integrado em nome dos expedidores os transitários organizam geralmente integra o preço dos serviços de trânsito, nomeadamente o dos serviços de frete, pelo que era também previsível para as transportadoras arguidas que a infração única e continuada teria por efeito, visto que dizia respeito às rotas de entrada, um aumento do preço das mercadorias importadas no EEE.

129 À luz da jurisprudência recordada no n.º 117 do presente acórdão, segundo a qual basta ter em conta os efeitos prováveis de um comportamento na concorrência para estar preenchido o pressuposto da exigência de previsibilidade, há que observar que, nesses números do acórdão recorrido, o Tribunal Geral procedeu efetivamente à verificação exigida e que foi sem cometer nenhum erro de direito que concluiu que a Comissão tinha assim feito prova bastante de que o efeito sobre os preços das mercadorias importadas revestia o caráter previsível exigido.

130 Com efeito, como o advogado-geral refere igualmente no n.º 73 das suas conclusões, devem ser considerados previsíveis, na aceção desta jurisprudência, todos os danos que as partes no acordo devam razoavelmente saber, dentro dos limites do que é geralmente conhecido, que ocorrerão, por oposição aos danos resultantes de um desenrolar perfeitamente invulgar de circunstâncias. Ora, como já foi referido no n.º 126 do presente acórdão e como o Tribunal Geral também recordou no n.º 140 do acórdão recorrido, é pacífico que os comportamentos colusórios, como os que conduzem à fixação horizontal dos preços por cartéis, implicam reduções da produção e subidas de preços, conduzindo a uma má repartição dos recursos, especialmente em detrimento dos consumidores (v., neste sentido, Acórdão de 11 de setembro de 2014, CB/Comissão, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, n.º 51).

131 Por conseguinte, contrariamente ao que alega a AF-KLM, para demonstrar o caráter previsível do efeito sobre os preços das mercadorias importadas, não era necessário que o Tribunal Geral verificasse concretamente o efeito das sobretaxas no preço de venda total dos serviços de frete, nem se e em que medida os transitários tinham efetivamente repercutido nos expedidores essa subida de preços, nem se e em que medida os expedidores tinham efetivamente repercutido essa subida do custo do transporte nos consumidores.

132 Por outro lado, o Tribunal Geral teve efetivamente em conta o facto de as sobretaxas representarem, em média, 18 % do preço total faturado aos transitários pela Air France durante os anos de 2004-2005, sendo este elemento referido no n.º 163 do acórdão recorrido, no âmbito da análise, pelo Tribunal Geral, do caráter substancial do efeito sobre os preços das mercadorias importadas.

133 A argumentação exposta no n.º 104 do presente acórdão deve, pois, ser julgada improcedente.

134 Em quarto lugar, importa recordar que, segundo jurisprudência constante, cabe à Comissão apresentar os elementos adequados a fazer prova bastante da existência dos factos constitutivos de uma infração ao direito da concorrência. Em contrapartida, cabe à empresa que invoca um meio de defesa contra a declaração da existência de tal infração fazer prova de que esse meio de defesa deve ser acolhido. Contudo, ainda que o ónus legal da prova caiba, segundo esses princípios, quer à Comissão quer à empresa em causa, os elementos de facto invocados por uma

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

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

136 No caso, como já se expôs no n.º 127 do presente acórdão, o Tribunal Geral declarou, no n.º 143 do acórdão recorrido, que, a menos que se considere que um aumento da sobretaxa combustível e da sobretaxa segurança seria, através de um efeito de vasos comunicantes suficientemente provável, compensado por uma descida correspondente das tarifas e de outras sobretaxas, esse aumento era, em princípio, suscetível de levar a um aumento do preço total dos serviços de frete de entrada. É certo que acrescentou que a AF-KLM não tinha demonstrado ser provável um efeito de vasos comunicantes a ponto de tornar imprevisível o efeito nos preços das mercadorias importadas. No entanto, como resulta do n.º 126 do presente acórdão, essa declaração é precedida, nos n.ºs 140 a 142 e no primeiro período do n.º 143 do acórdão recorrido, de uma análise no termo da qual o Tribunal Geral considerou que era previsível para as transportadoras arguidas que a fixação horizontal da sobretaxa combustível e da sobretaxa segurança e a recusa de pagamento de comissões implicariam um aumento do preço total dos serviços de frete de entrada.

137 Assim, só depois de ter constatado que, na decisão controvertida, a Comissão tinha feito prova bastante da previsibilidade desse aumento é que o Tribunal Geral examinou se a AF-KLM tinha apresentado elementos que permitissem contradizer essa constatação. Tendo a AF-KLM alegado, a esse respeito, a existência de um «efeito de vasos comunicantes», declarou, no n.º 144 do acórdão recorrido, que o relatório económico que invocava para demonstrar esse efeito se limitava, na realidade, a demonstrar uma correlação entre a evolução real do nível da sobretaxa segurança faturada pela Air France e pela KLM e a evolução do preço do querosene, sem, todavia, demonstrar que era suficientemente provável que um aumento da sobretaxa combustível fosse compensado por uma redução correspondente dos preços e de outras sobretaxas a ponto de tornar imprevisível o efeito sobre os preços das mercadorias importadas.

138 Ora, tendo em conta a jurisprudência recordada no n.º 134 do presente acórdão, foi sem inverter ilegalmente o ónus da prova que o Tribunal Geral pôde considerar, por um lado, que, uma vez que tinha declarado, em substância, nos n.ºs 140 a 142 e no primeiro período do n.º 143 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha feito prova bastante, na decisão controvertida, da previsibilidade do aumento do preço total dos serviços de frete de entrada devido à sobretaxa combustível e à sobretaxa segurança, cabia à AF-KLM fazer prova em contrário e, por outro, que, na falta dessa prova em contrário satisfatória, a AF-KLM não conseguiu contradizer a constatação que ele tinha previamente efetuado.

139 Por outro lado, dado que a AF-KLM alega que, ao fazê-lo, o Tribunal Geral adotou uma fundamentação circular e lhe impôs que apresentasse uma prova impossível, uma vez que a Comissão recusou ter em conta esse efeito na decisão controvertida invocando a qualificação das práticas controvertidas como restrição da concorrência por objetivo, basta referir que este argumento se baseia na mesma premissa da argumentação exposta no n.º 102 do presente acórdão, que já se demonstrou, nos n.ºs 109 a 116 do presente acórdão, estar errada.

140 A argumentação exposta no n.º 105 do presente acórdão deve, pois, ser também julgada improcedente.

141 Em quinto lugar, quanto à argumentação exposta no n.º 107 do presente acórdão, a analisar em penúltimo lugar, há que lembrar que é certo que resulta da jurisprudência que o alcance da fiscalização da legalidade prevista no artigo 263.º TFUE abrange todos os elementos das decisões da Comissão relativas aos processos de aplicação dos artigos 101.° e 102.° TFUE, cuja fiscalização aprofundada, tanto de direito como de facto, o Tribunal Geral assegura à luz dos fundamentos invocados pelo recorrente e tendo em conta todos os elementos por este submetidos. Contudo, no âmbito dessa fiscalização, os órgãos jurisdicionais da União não podem, em todo o caso, substituir pela sua a fundamentação do autor do ato em causa (Acórdão de 4 de julho de 2024, Westfälische Drahtindustrie e Pampus Industriebeteiligungen/Comissão, C-70/23 P, EU:C:2024:580, n.º 38 e jurisprudência aí referida).

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

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

144 No caso, conforme resulta dos n.os 112 e 128 do acórdão recorrido, o primeiro período do considerando 1045 da decisão controvertida continha, ainda que de forma sucinta, os elementos que permitiram ao Tribunal Geral verificar se a Comissão tinha demonstrado a sua competência extraterritorial à luz do critério dos efeitos qualificados. Com efeito, foram estes elementos que, lidos à luz dos outros considerandos relevantes dessa decisão, evocados nos n.os 133, 140 a 143, 145, 148, 151, 159 a 161, 164 e 165 do acórdão recorrido, permitiram ao Tribunal Geral verificar se a Comissão tinha efetivamente demonstrado a existência de tais efeitos. Por outro lado, resulta dos n.os 118 a 174 do acórdão recorrido que, nesses números, o Tribunal Geral se limitou a responder à argumentação que lhe tinha sido apresentada pela AF-KLM e a explicitar a fundamentação da decisão controvertida, mais especificamente retirando certas indicações dos elementos que figuravam nessa decisão. Por conseguinte, tendo em conta a jurisprudência recordada no número anterior do presente acórdão, a substituição de fundamentos alegada quanto a esses n.os 118 a 174 não está demonstrada.

145 Além disso, nestas condições, também não se pode considerar que, ao decidir deste modo, o Tribunal Geral regularizou a falta de fundamentação da decisão controvertida no que respeita à competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada, em violação da jurisprudência segundo a qual a falta de fundamentação não pode ser sanada pelo facto de o interessado tomar conhecimento dos fundamentos da decisão no decurso do processo no Tribunal de Justiça (Acórdão de 28 de junho de 2005, Dansk Rørindustri e o./Comissão, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, n.º 463 e jurisprudência aí referida). Com efeito, como resulta do número anterior do presente acórdão, esta falta de fundamentação da decisão controvertida, que, aliás, nem sequer tinha sido alegada no Tribunal Geral, não está demonstrada.

146 Por outro lado, uma vez que, com esta argumentação, a AF-KLM visa os fundamentos que figuram nos n.os 175 a 186 do acórdão recorrido, há que observar que estes figuram na parte do acórdão recorrido dedicada à análise do terceiro fundamento que tinha sido tido em conta pela Comissão na decisão controvertida para demonstrar a sua competência para conhecer do comportamento controvertido, conforme identificado no n.º 113 do acórdão recorrido, a saber, o fundamento relativo aos efeitos da infração única e continuada considerada no seu conjunto. Ora, esta parte do acórdão recorrido é especificamente visada pela argumentação da AF-KLM exposta no n.º 106 do presente acórdão. A alegação de substituição de fundamentos, porquanto visa esses n.os 175 a 186, será, portanto, examinada conjuntamente com esta, nos n.os 148 e 149 do presente acórdão.

147 Consequentemente, com essa ressalva, a argumentação exposta no n.º 107 do presente acórdão deve ser julgada improcedente.

148 Em sexto e último lugar, quanto à argumentação exposta no n.º 106 do presente acórdão, bem como à exposta no seu n.º 107, dado que visa os n.os 175 a 186 do acórdão recorrido, há que observar que a AF-KLM se limitava, com o seu quarto fundamento de anulação no Tribunal Geral, a contestar a competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE ao comportamento controvertido no que respeitava aos serviços de frete de entrada.

149 A este respeito, o Tribunal Geral concluiu, no n.º 174 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha razão ao considerar que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no respeitante à coordenação nos serviços de frete de entrada considerada isoladamente, pelo que estava demonstrada a competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE ao comportamento controvertido, visto que era contestada. Daí resulta que era por acréscimo que o Tribunal Geral examinava, nos n.os 175 a 186 do acórdão recorrido, se a Comissão, para demonstrar a sua competência para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE ao comportamento controvertido, tinha igualmente razão ao considerar, no considerando 1046 da decisão controvertida, que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido à luz dos efeitos da infração única e continuada considerada no seu conjunto.

150 Além disso, como resulta do conjunto desta análise relativa à segunda parte do segundo fundamento, não cometeu os alegados erros de direito ou substituição de fundamentos o Tribunal Geral ao concluir nesse sentido no n.º 174 do acórdão recorrido.

151 Nestas condições, há que observar que essa argumentação visa fundamentos do acórdão recorrido apresentados por acréscimo. Ora, segundo jurisprudência constante, as alegações dirigidas contra fundamentos apresentados por acréscimo numa decisão do Tribunal Geral não podem levar à anulação dessa decisão e são, portanto, inoperantes (Acórdãos de 15 de outubro de 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij e o./Comissão, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P a C-252/99 P e C-254/99 P, EU:C:2002:582, n.º 537, e de 4 de outubro de 2024, thyssenkrupp/Comissão, C-581/22 P, EU:C:2024:821, n.º 263 e jurisprudência aí referida).

152 Essa argumentação deve, por conseguinte, ser julgada inoperante.

153 Resulta do exposto que a segunda parte do segundo fundamento deve ser julgada parcialmente improcedente e parcialmente inoperante, e, com ela, todo esse segundo fundamento.

Quanto ao terceiro fundamento, relativo à consideração dos regimes regulamentares

Argumentação das partes

154 A AF-KLM alega que o Tribunal Geral, na consideração dos regimes regulamentares, violou o princípio da igualdade de tratamento e o seu dever de fundamentação.

155 No n.º 576 do acórdão recorrido, fez sua a análise efetuada pela Comissão na decisão controvertida, segundo a qual os regimes regulamentares em vigor em vários países terceiros, entre os quais o Reino da Tailândia, não tinham obrigado, mas apenas encorajado as transportadoras a chegarem a acordo na aplicação da sobretaxa combustível, rejeitando assim a sua argumentação de que esses regimes impunham às transportadoras que formassem cartéis a esse respeito. Todavia, o Tribunal Geral chegou a uma conclusão oposta no respeitante ao mesmo regime regulamentar tailandês no Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175), ao considerar, no n.º 562 desse acórdão, que as autoridades tailandesas tinham criado, a partir de 20 de julho de 2005, um quadro jurídico que eliminava qualquer possibilidade de comportamento concorrencial entre as transportadoras no respeitante à determinação do montante da sobretaxa combustível aplicável aos voos com partida desse país terceiro. Consequentemente, no n.º 944 do referido acórdão, reduziu a percentagem fixada a título da gravidade, para as recorrentes nesse processo, de 16 % para 15,7 %, diminuindo assim a coima que lhes tinha sido aplicada. Ora, quando exerce a sua competência de plena jurisdição, o Tribunal Geral é obrigado a respeitar o princípio da igualdade de tratamento.

156 No caso, é pacífico que a AF-KLM tinha invocado o caráter obrigatório do regime regulamentar aplicável na Tailândia na sua petição apresentada no Tribunal Geral para obter uma diminuição da sua coima. Além disso, no n.º 568 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral reconheceu que as cláusulas do acordo relativo aos serviços aéreos celebrado entre a República Francesa e o Reino da Tailândia previam, em substância, que as tarifas deviam ser objeto de discussões prévias entre transportadoras designadas e que, em caso de acordo, devia haver aprovação pelas autoridades competentes das duas partes nesse acordo. Ora, resulta do n.º 562 do Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175), que a eliminação da possibilidade de concorrer entre si dizia respeito a todas as transportadoras presentes nas rotas a partir da Tailândia, entre as quais a Air France. O Tribunal Geral não podia, pois, legalmente reservar o benefício de uma redução da coima à SAS Cargo Group e o. e deveria ter retirado as mesmas conclusões para todas essas transportadoras.

157 Por outro lado, ao não expor os motivos pelos quais a SAS Cargo Group e o. eram as únicas a poder beneficiar de uma redução ao abrigo do regime regulamentar do Reino da Tailândia, aplicável a todas as transportadoras, o Tribunal Geral violou o seu dever de fundamentação. Se se considerasse insuficientemente informado para estar em condições de se pronunciar sobre o caráter vinculativo desse regime para com todas as outras transportadoras, deveria ter adotado, de acordo com os artigos 88.° e 89.° do Regulamento de Processo do Tribunal Geral, medidas de organização do processo e interrogado as outras companhias aéreas sobre esse regime regulamentar e sobre a carta de 20 de julho de 2005 mencionada no Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175). Ao não adotar tais medidas, o Tribunal Geral violou igualmente os direitos de defesa da AF-KLM.

158 A Comissão responde que este fundamento é improcedente.

Apreciação do Tribunal de Justiça

159 A título preliminar, há que observar que, embora, com a epígrafe do seu terceiro fundamento de recurso, a AF-KLM sugira que este fundamento tem por objeto a consideração, pelo Tribunal Geral, dos regimes regulamentares de todos os países terceiros para os quais remete o n.º 576 do acórdão recorrido, a saber, os referidos nos considerandos 972 a 1019 da decisão controvertida, a argumentação que apresenta em apoio desse fundamento diz unicamente respeito ao regime regulamentar tailandês. Por conseguinte, só é posta em causa, pelo presente fundamento, a conclusão do Tribunal Geral que figura nesse n.º 576 apenas porque é relativa a esse regime regulamentar.

160 Feita esta precisão, refira-se que, no referido n.º 576, o Tribunal Geral considerou que, contrariamente ao que sustentava a AF-KLM, os elementos relativos às disposições regulamentares dos países terceiros que invocava não desmentiam as constatações efetuadas na decisão controvertida, segundo as quais os cartéis tarifários não se tinham tornado obrigatórios pelo quadro regulamentar, mas apenas encorajados por este, pelo que este último não implicava a não aplicação do artigo 101.º TFUE, mas justificava uma redução da coima de 15 % em conformidade com o n.º 29 das Orientações de 2006.

161 No entanto, não se pode deixar de observar que o mesmo n.º 576 constitui o ponto conclusivo da análise efetuada pelo Tribunal Geral nos n.os 568 a 575 do acórdão recorrido, nos quais expôs, «em segundo lugar e em todo o caso», que a argumentação da AF-KLM assentava numa análise errada dos acordos relativos aos serviços aéreos em causa.

162 Com efeito, o Tribunal Geral tinha referido previamente, «em primeiro lugar», no n.º 566 do acórdão recorrido, que os acordos relativos aos serviços aéreos ou tinham encorajado o comportamento controvertido nas rotas EEE-países terceiros, caso em que se podia justificar uma redução do montante da coima ao abrigo do ponto 29 das Orientações de 2006, ou o tinham exigido, caso em que não poderia ter sido declarada nenhuma infração às normas da concorrência, nem nenhuma sanção aplicada a título do referido comportamento.

163 À luz destes elementos, que a AF-KLM não contesta no presente recurso, declarou, no n.º 567 desse acórdão, que, uma vez que a AF-KLM se limitava a sustentar que numerosos regimes regulamentares exigiam uma coordenação, a sua argumentação destinada a demonstrar a insuficiência da redução geral concedida a título de circunstâncias atenuantes devia ser julgada inoperante, uma vez que, admitindo-a procedente, viciava de erro não a aplicação do n.º 29 das Orientações de 2006, visada pela segunda parte do oitavo fundamento invocado no Tribunal Geral, relativa à insuficiência da redução geral concedida a título de circunstâncias atenuantes, examinada nesses números do acórdão recorrido, mas sim a declaração de infração, que não era visada.

164 Daqui decorre que, uma vez que a AF-KLM critica enquanto tal o n.º 576 do acórdão recorrido e, em substância, os n.os 568 a 575 desse acórdão que constituem a sua base necessária, há que observar que as considerações expostas nesses números são feitas por acréscimo, uma vez que o Tribunal Geral já expôs suficientemente, no n.º 567 do acórdão recorrido, as razões pelas quais esta segunda parte não podia ser acolhida, sem que isso seja posto em causa no presente recurso. Ora, de acordo com a jurisprudência já recordada no n.º 151 do presente acórdão, as alegações dirigidas contra fundamentos apresentados por acréscimo de uma decisão do Tribunal Geral não podem levar à anulação dessa decisão e, portanto, são inoperantes.

165 Por outro lado, dado que, com o presente fundamento, a AF-KLM alega que o Tribunal Geral violou o princípio da igualdade de tratamento ao não retirar, a seu respeito, as mesmas conclusões da existência do regime tailandês que retirou no Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175), refira-se que resulta desse acórdão que, no processo que lhe deu origem, com a segunda alegação da sexta parte do seu terceiro fundamento no Tribunal Geral, as recorrentes tinham contestado a apreciação feita pela Comissão da pressão estatal a que afirmavam ter estado sujeitas em vários países terceiros, entre os quais o Reino da Tailândia, sustentando que a Comissão tinha, portanto, aplicado erradamente o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE a comportamentos que, não sendo comportamentos autónomos da sua parte, deviam estar excluídos do âmbito de aplicação dessas disposições. Na sequência do exame dessa alegação, que era apoiada por uma argumentação operante, o Tribunal Geral anulou parcialmente a decisão controvertida.

166 A redução da coima aplicada às recorrentes no processo que deu origem ao Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175), relacionada com os regimes regulamentares, resultava assim da anulação parcial da declaração de infração a seu respeito, a saber, na parte em que dizia respeito à determinação da sobretaxa combustível para os voos com partida da Tailândia entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006.

167 No entanto, a alegação apresentada pela SAS Cargo Group e o. que conduziu à anulação parcial, pelo Tribunal Geral, da declaração da infração a seu respeito não tinha equivalente no recurso interposto pela AF-KLM no Tribunal Geral. Com efeito, com a segunda parte do seu nono fundamento de anulação no Tribunal Geral, cuja substância este expôs nos n.os 560 e 561 do acórdão recorrido, não impugnados no presente recurso, a AF-KLM não alegava que havia que anular a declaração de infração a seu respeito no respeitante às ligações a partir da Tailândia. Ora, como o Tribunal de Justiça já tem muitas vezes declarado, um fundamento relativo à legalidade material de uma decisão, relativo à violação dos Tratados ou de qualquer norma jurídica relativa à sua aplicação, na aceção do artigo 263.º TFUE, só pode ser examinado pelo juiz da União se for invocado pelo recorrente (Acórdãos de 10 de dezembro de 2013, Comissão/Irlanda e o., C-272/12 P, EU:C:2013:812, n.º 28 e jurisprudência aí referida, e de 4 de outubro de 2024, thyssenkrupp/Comissão, C-581/22 P, EU:C:2024:821, n.º 107). É, pois, em vão que a AF-KLM alega que, ao não estender ao presente processo as consequências, em termos de determinação do montante da coima, da anulação da declaração de infração no que respeita às ligações a partir da Tailândia efetuada pelo Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175), o Tribunal Geral cometeu um erro de direito.

168 Acresce que é certo que, o exercício de uma competência de plena jurisdição não pode levar, na determinação do montante das coimas que lhes são aplicadas, a uma discriminação entre as empresas que participaram numa infração às normas da concorrência (v., neste sentido, Acórdãos de 16 de novembro de 2000, Sarrió/Comissão, C-291/98 P, EU:C:2000:631, n.º 97, e de 18 de março de 2021, Pometon/Comissão, C-440/19 P, EU:C:2021:214, n.º 138).

169 Contudo, contrariamente ao presente processo e como já foi referido no n.º 165 do presente acórdão, as recorrentes no processo que deu origem ao Acórdão de 30 de março de 2022, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-324/17, EU:T:2022:175), tinham obtido a anulação parcial da declaração de infração a seu respeito, depois de terem conseguido demonstrar o mérito da segunda alegação da sexta parte do seu terceiro fundamento no Tribunal Geral na parte relativa ao regime regulamentar tailandês.

170 Assim, a AF-KLM e essas recorrentes encontravam-se em situações diferentes à luz dos fatores examinados pelo Tribunal Geral quando exerceu a sua competência de plena jurisdição. Foi, portanto, sem violar o princípio da igualdade de tratamento que, no n.º 608 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral julgou improcedente o pedido da AF-KLM relativo à insuficiência da redução geral concedida a título de circunstâncias atenuantes.

171 Resulta do exposto que são igualmente improcedentes as alegações de violação, pelo Tribunal Geral, por um lado, do seu dever de fundamentação e, por outro, dos direitos de defesa, conforme expostos no n.º 157 do presente acórdão, uma vez que estes assentam na premissa errada de que o Tribunal Geral deveria ter alargado em benefício da AF-KLM as consequências que tinha retirado da anulação parcial da decisão controvertida noutro processo, apesar de a alegação que tinha levado a essa anulação parcial não ter equivalente no recurso interposto pela AF-KLM no Tribunal Geral.

172 Em face destas considerações, o terceiro fundamento deve ser julgado parcialmente inoperante e parcialmente improcedente.

Quanto ao quarto fundamento, relativo ao alcance da participação da Air France na infração única e continuada

173 O quarto fundamento contém duas partes. Com a primeira, a AF-KLM alega que o Tribunal Geral cometeu erros de direito na sua apreciação da participação da Air France na infração entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001. Na segunda, alega que o Tribunal Geral cometeu erros de direito na sua apreciação da participação da Air France na infração entre 19 de outubro de 2005 e 14 de fevereiro de 2006.

Quanto à primeira parte, relativa ao período entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001

– *Argumentação das partes*

174 A AF-KLM sustenta que o Tribunal Geral inverteu ilegalmente o ónus da prova e violou o princípio da presunção de inocência ao dar por provada a participação da Air France na infração entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001.

175 No n.º 534 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral considerou que a Comissão não tinha dado por provado nenhum contacto contra a Air France nesse período e, no n.º 535 desse acórdão, considerou que era um período suficientemente longo para ser necessário verificar se a participação da Air France na infração tinha sido interrompida durante esse período. Entende que o Tribunal Geral admitiu assim existir um indício objetivo da falta de participação da Air France nas reuniões ocorridas durante esse período, que demonstra a falta de participação da Air France e, por isso, da AF-KLM, no cartel entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001. Com efeito, enquanto outras companhias se concertaram durante o verão de 2000 com vista a aumentar a sobretaxa combustível, a Air France, que tinha, no entanto, instituído essa sobretaxa no início de 2000, não tinha participado nesses contactos. Isto não é posto em causa pelo Tribunal Geral, remetendo a AF-KLM a esse respeito para os n.ºs 540 e 541 do acórdão recorrido.

176 Ainda assim, o Tribunal Geral deu por provada a responsabilidade da AF-KLM relativamente a esse período, sem apresentar nenhum indício capaz de demonstrar que a Air France continuava a participar na infração durante esse período. Ao fazê-lo, não extraiu corretamente as consequências jurídicas dos próprios factos que deu por provados e inverteu ilegalmente o ónus da prova. Com efeito, uma vez que houve vários contactos durante o verão de 2000 sem a presença da Air France, teria sido necessário que a Comissão apresentasse indícios objetivos e concordantes que demonstrassem que a participação da Air France não tinha sido suspensa durante o período em que não assistia às reuniões anticoncorrenciais. No entanto, no n.º 543 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral considerou que cabia à AF-KLM demonstrar o seu não envolvimento, imputando-lhe o facto de a Air France não se ter distanciado publicamente do cartel e de não ter apresentado outras provas da sua não participação na infração, mesmo apesar de não ter sido feita prova do envolvimento da Air France durante o mesmo período.

177 Ao considerar a AF-KLM responsável pela infração entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001 sem prova da sua participação e mesmo apesar de existir um indício objetivo da assunção pela Air France de um comportamento concorrencial, o Tribunal Geral violou também a presunção de inocência.

178 A Comissão alega que, com esta parte, a AF-KLM visa obter uma nova apreciação dos factos e que, portanto, não deve ser admitida.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

179 Segundo jurisprudência constante, a existência de uma prática ou de um acordo anticoncorrencial deve, na maior parte dos casos, ser inferida de um determinado número de coincidências e de indícios que, considerados no seu todo, podem constituir, na falta de outra explicação coerente, a prova de uma violação das normas da concorrência (Acórdãos de 7 de janeiro de 2004, Aalborg Portland e o./Comissão, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P, EU:C:2004:6, n.º 57, e de 18 de março de 2021, Pometon/Comissão, C-440/19 P, EU:C:2021:214, n.º 110 e jurisprudência aí referida).

180 Esses indícios e coincidências, quando avaliados na sua globalidade, permitem revelar não só a existência de comportamentos ou de acordos anticoncorrenciais mas também a duração de um comportamento anticoncorrencial continuado e o período de aplicação de um acordo celebrado em violação das normas da concorrência (Acórdãos de 21 de setembro de 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comissão, C-105/04 P, EU:C:2006:592, n.º 95, e de 18 de março de 2021, Pometon/Comissão, C-440/19 P, EU:C:2021:214, n.º 111 e jurisprudência aí referida).

181 Quanto à falta de prova da existência de um acordo durante certos períodos ou, pelo menos, da sua aplicação por uma empresa durante um dado período, o facto de essa prova não ter sido feita relativamente a determinados períodos não obsta a que a infração seja considerada constituída durante um período global mais extenso, desde que tal conclusão assente em indícios objetivos e concordantes. No âmbito de uma infração que se estende por vários anos, o facto de as manifestações do cartel ocorrerem em períodos diferentes, podendo ser separados por lapsos de tempo mais ou menos longos, não tem incidência na existência desse cartel, desde que as diferentes ações que fazem parte dessa infração prossigam uma única finalidade e se inscrevam no âmbito de uma infração de caráter único e continuado (Acórdãos de 21 de setembro de 2006, Technische Unie/Comissão, C-113/04 P, EU:C:2006:593, n.º 169, e de 18 de março de 2021, Pometon/Comissão, C-440/19 P, EU:C:2021:214, n.º 112 e jurisprudência aí referida).

182 No que respeita, nomeadamente, a uma infração que se estende ao longo de vários anos, o facto de não ter sido feita prova direta da participação de uma sociedade nessa infração durante um determinado período não obsta a que essa participação seja declarada, igualmente durante esse período, uma vez que essa declaração assente em indícios objetivos e concordantes (v. Acórdão de 17 de setembro de 2015, Total Marketing Services/Comissão, C-634/13 P, EU:C:2015:614, n.º 27 e jurisprudência aí referida).

183 Assim, a Comissão pode considerar que a infração ou a participação de uma empresa na infração não foi interrompida, mesmo que não disponha de provas da infração relativamente a determinados períodos, quando as diferentes ações que fazem parte dessa infração prosseguem uma única finalidade e podem ser inseridas no âmbito de uma infração com caráter único e continuado e quando a empresa em causa não tenha invocado indícios ou provas de que, pelo contrário, a infração ou a sua participação nessa infração não continuou durante esses períodos (Acórdão de 18 de março de 2021, Pometon/Comissão (C-440/19 P, EU:C:2021:214, n.º 114).

184 Neste contexto, a falta de distanciamento público constitui uma situação factual que a Comissão pode levar em conta para provar a continuação do comportamento anticoncorrencial de uma sociedade. Todavia, no caso de terem ocorrido durante um período significativo várias reuniões colusórias sem a participação dos representantes da sociedade em causa, a Comissão não se pode limitar a constatar a inexistência de um distanciamento público, devendo basear a sua apreciação noutros elementos de prova (v., neste sentido, Acórdãos de 17 de setembro de 2015, Total Marketing Services/Comissão, C-634/13 P, EU:C:2015:614, n.º 28, e de 28 de novembro de 2019, LS Cable & System/Comissão, C-596/18 P, EU:C:2019:1025, n.º 33).

185 No caso, é certo que, como alega a AF-KLM, o Tribunal Geral, no n.º 534 do acórdão recorrido, declarou que, no período de 4 de fevereiro de 2000 a 17 de janeiro de 2001, a Comissão não tinha dado por provado nenhum contacto contra a Air France e, no n.º 535 desse acórdão, entendeu que, nas circunstâncias do caso, esse período era suficientemente longo para ser necessário verificar se a participação da Air France na infração única e continuada tinha tido uma interrupção durante o mesmo. Também é verdade que, de acordo com a jurisprudência lembrada no número anterior do presente acórdão, em circunstâncias como as do caso presente, em que, durante um período significativo, ocorreram várias reuniões colusórias na ausência dos representantes da empresa em causa, a falta de distanciamento público não basta para demonstrar a participação dessa empresa na infração durante esse período.

186 No entanto, em primeiro lugar, decorre da jurisprudência exposta nos n.os 181 a 184 do presente acórdão, aliás recordada, em substância, pelo Tribunal Geral nos n.os 537 e 538 do acórdão recorrido, que, no que respeita, nomeadamente, a uma infração que se estende por vários anos, o facto de, durante um período significativo, terem decorrido várias reuniões colusórias sem a participação dos representantes da sociedade em causa não basta para demonstrar a sua não participação no cartel em causa durante esse período. Por conseguinte, não tem razão a AF-KLM quando sustenta que a não participação da Air France nas reuniões colusórias realizadas durante o período compreendido entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001 constitui, por si só, um indício objetivo que demonstra a sua não participação no cartel durante esse período.

187 Em segundo lugar, segundo a mesma jurisprudência, essa não participação nas reuniões colusórias durante um período significativo constitui, em contrapartida, uma circunstância que impõe à Comissão a apresentação de outras provas objetivas e concordantes de que, apesar da referida não participação nessas reuniões, a empresa em causa continuou a sua participação na infração. Acresce que, nessa situação, a falta de distanciamento público não basta para fundamentar a

declaração de uma participação ininterrupta da empresa em causa durante esse período. Foi precisamente o que o Tribunal Geral recordou no n.º 538 do acórdão recorrido, tendo indicado ainda, no n.º 539 desse acórdão, os elementos de prova objetivos e concordantes que podiam ser relevantes a esse respeito.

188 No entanto, não se pode considerar que, no n.º 543 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral, em violação da referida jurisprudência, inverteu ilegalmente o ónus da prova, ao limitar-se a imputar à AF-KLM o facto de a Air France não se ter distanciado publicamente do cartel e o facto de não ter feito prova da não participação da Air France no cartel durante esse período, em vez de verificar se a Comissão tinha apresentado elementos objetivos e concordantes que fizessem prova bastante da continuação da participação da Air France na infração única e continuada durante o referido período, apesar da sua falta de participação nas reuniões colusórias.

189 É certo que, nesse n.º 543, o Tribunal Geral referiu que a AF-KLM não demonstrava nem sequer alegava que a Air France se tinha distanciado publicamente da infração única e continuada entre 4 de fevereiro de 2000 e 17 de janeiro de 2001 e que também não sustentava que, durante esse período, a Air France tinha retomado um comportamento de concorrência leal e independente no mercado em causa nem contestava que os efeitos da coordenação relativa à sobretaxa combustível tinham perdurado durante esse período.

190 Contudo, como indicam os termos «nestas condições», que precedem a conclusão do Tribunal Geral, que figura nesse n.º 543, de que a Comissão podia, sem cometer nenhum erro, considerar a Air France responsável pela infração única e continuada durante o referido período, estas constatações do Tribunal Geral devem ser lidas em conjugação com os elementos referidos por este último nos n.ºs 540 a 542 e no primeiro período do n.º 543 do acórdão recorrido. Ora, nesses números, o Tribunal Geral examinou, em substância, se os elementos que figuram na decisão controvertida, nomeadamente relativos à natureza da infração em causa, ao funcionamento do cartel em causa durante o período controvertido e à inscrição do comportamento em causa numa infração única e continuada — cuja relevância a AF-KLM não contesta — constituíam indícios objetivos e concordantes que permitiam fazer prova bastante da continuação da participação da Air France no cartel durante o período controvertido, não obstante a sua não participação nas reuniões colusórias durante o mesmo.

191 Tendo assim, no termo da sua análise, considerado, em substância, à luz da jurisprudência recordada nos n.ºs 179 a 183 do presente acórdão, que a Comissão tinha cumprido o ónus da prova que lhe incumbia ao apresentar indícios objetivos e concordantes que permitiam fazer prova bastante da continuação da participação da Air France no cartel no período de 4 de fevereiro de 2000 a 17 de janeiro de 2001, o Tribunal Geral podia considerar que cabia à AF-KLM refutar esses elementos.

192 Ora, no presente recurso, a AF-KLM não alega que, nesses n.ºs 540 a 542 e na primeira frase do n.º 543 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral qualificou erradamente os elementos aí mencionados de indícios objetivos e concordantes, na aceção da jurisprudência recordada nos n.ºs 181 a 184 do presente acórdão, ou desvirtuou os elementos a que o Tribunal Geral se refere.

193 Por conseguinte, há que observar que o critério seguido pelo Tribunal Geral nos n.ºs 540 a 543 do acórdão recorrido é conforme com a jurisprudência relativa às regras e aos princípios gerais relativos ao ónus da prova, recordada no n.º 134 do presente acórdão, que toma em consideração o princípio da presunção de inocência.

194 Decorre do exposto que a primeira parte do quarto fundamento deve ser julgada improcedente.

Quanto à segunda parte, relativa ao período compreendido entre 19 de outubro de 2005 e 14 de fevereiro de 2006

– *Argumentação das partes*

195 A AF-KLM alega que o Tribunal Geral inverteu ilegalmente o ónus da prova e violou a presunção de inocência e o princípio da igualdade de tratamento ao dar por provada a participação da Air France na infração de 19 de outubro de 2005 até 14 de fevereiro de 2006 no que respeita à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões.

196 Antes de mais, o Tribunal Geral admitiu, no n.º 545 do acórdão recorrido, que não existia nenhum elemento que demonstrasse o envolvimento da Air France nas trocas relativas à sobretaxa segurança a partir de 19 de outubro de 2005 e nas relativas à recusa de pagamento de comissões a partir de 14 de outubro de 2005. Assim, uma vez que não e impugnado o facto de a Air France ter deixado de participar em trocas anticoncorrenciais a partir de outubro de 2005, o Tribunal Geral tinha que indicar a existência de elementos capazes de provar que a Air France tinha continuado a participar na infração além de 19 de outubro de 2005. Com efeito, não se podia exigir à AF-KLM que demonstrasse o não envolvimento da Air France na infração quando a Comissão não tinha cumprido previamente o seu próprio ónus da prova. Assim, o Tribunal Geral inverteu ilegalmente o ónus da prova ao indicar, no n.º 546 do acórdão recorrido, que a AF-KLM não tinha apresentado elementos suficientes. Ao fazê-lo, violou igualmente a presunção de inocência.

197 Em seguida, nesse n.º 546, o Tribunal Geral indicou que a AF-KLM não tinha extraído «nenhuma consequência particular» da não participação da Air France na infração até 14 de fevereiro de 2006, o que é errado. Com efeito, a AF-KLM pediu ao Tribunal Geral que reduzisse a coima aplicada pela decisão controvertida, nomeadamente pelo facto de a infração ter, na realidade, terminado o mais tardar em 19 de outubro de 2005. Remete, a este respeito, para o artigo 185 da sua petição apresentada no Tribunal Geral.

198 Por último, ao considerar, no referido n.º 546, que a responsabilidade da AF-KLM pela infração, no que respeita à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, podia ser dada por provada com base na participação da Air France em contactos relativos à sobretaxa combustível posteriormente a 19 de outubro de 2005, o Tribunal Geral inverteu novamente ilegalmente o ónus da prova e violou o princípio da igualdade de tratamento.

199 Quanto ao ónus da prova, resulta do n.º 44 do Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), que não é possível imputar a uma empresa todos os componentes de uma infração única e continuada quando não se demonstre que essa empresa pretendia contribuir para o conjunto dos objetivos comuns prosseguidos pelos outros participantes no cartel, que tinha conhecimento de todos os outros comportamentos ilícitos projetados e que estava pronta a aceitar esse risco. Ora, uma vez que o Tribunal Geral não demonstrou que os contactos relativos à sobretaxa combustível posteriores a 19 de outubro de 2005 demonstravam um conhecimento de um plano mais vasto relativo à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, não tinha fundamento para presumir que a Air France, ao participar, após essa data, nesses contactos, continuava a participar na infração relativa à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões.

200 Quanto ao princípio da igualdade de tratamento, o Tribunal Geral violou-o ao considerar que os contactos relativos à sobretaxa combustível em que a Air France tinha participado demonstravam a sua participação nas outras componentes da infração. Com efeito, entre esses contactos posteriores a 19 de outubro de 2005, o Tribunal Geral mencionou trocas que envolviam nomeadamente a British Airways plc, mencionadas nos considerandos 563 e 574 da decisão controvertida, apesar de ter considerado, no Acórdão de 30 de março de 2022, British Airways/Comissão (T-341/17, EU:T:2022:182), que essa empresa não tinha participado na componente da infração relativa à recusa de pagamento de comissões. O Tribunal Geral não podia, portanto, sem violar a igualdade de tratamento, servir-se de contactos que envolviam a British Airways para demonstrar a participação da Air France na infração relativa à recusa de pagamento de comissões, na falta de prova documental. Em todo o caso, as provas relativas à sobretaxa combustível não permitiam ao Tribunal Geral caracterizar a participação da Air France nas outras vertentes da infração.

201 A Comissão sustenta, a título principal, que a segunda parte do quarto fundamento é inadmissível, porquanto pretende alterar o objeto do litígio no Tribunal Geral. Com efeito, neste último, a AF-KLM sustentou que a Air France não tinha participado na infração além de outubro de 2005 e, consequentemente, com o seu oitavo fundamento de anulação no Tribunal Geral, pediu a anulação da duração dada por provada para a totalidade da infração única e continuada. Ora, com a presente parte, limita o seu pedido à parte da infração relativa à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, invocando para tal fundamentos de direito novos, relativos à possibilidade de tratar de forma diferente os componentes de uma infração única e continuada, que não suscitou nem discutiu no Tribunal Geral. A Comissão alega, a título subsidiário, que esta segunda parte é improcedente.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

202 Quanto à admissibilidade da presente parte, há que lembrar que, nos termos do artigo 170.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, o recurso de segunda instância não pode alterar o objeto do litígio no Tribunal Geral.

203 Com efeito, a competência do Tribunal de Justiça em segunda instância é limitada à apreciação da solução jurídica que foi dada aos fundamentos debatidos em primeira instância. Uma parte não pode, portanto, suscitar pela primeira vez no Tribunal de Justiça um fundamento que não invocou no Tribunal Geral, uma vez que isso equivaleria a permitir-lhe submeter ao Tribunal de Justiça, cuja competência em segunda instância é limitada, um litígio com um objeto mais amplo do que aquele de que foi submetido ao Tribunal Geral (Acórdão de 14 de outubro de 2010, Deutsche Telekom/Comissão, C-280/08 P, EU:C:2010:603, n.º 34, e de 2 de fevereiro de 2023, Espanha e o./Comissão, C-649/20 P, C-658/20 P e C-662/20 P, EU:C:2023:60, n.º 29 e jurisprudência aí referida).

204 No entanto, um recorrente pode interpor recurso de uma decisão do Tribunal Geral invocando, no Tribunal de Justiça, fundamentos e argumentos com origem no próprio acórdão recorrido e que se destinem a criticar juridicamente o seu mérito (Acórdãos de 29 de novembro de 2007, Stadtwerke Schwäbisch Hall e o./Comissão, C-176/06 P, EU:C:2007:730, n.º 17, e de 2 de fevereiro de 2023, Espanha e o./Comissão, C-649/20 P, C-658/20 P e C-662/20 P, EU:C:2023:60, n.º 30 e jurisprudência aí referida).

205 No caso, resulta da petição apresentada no Tribunal Geral que, com o seu oitavo fundamento de anulação, que é objeto dos n.os 498 a 549 do acórdão recorrido, a AF-KLM alegava um cálculo errado da duração da infração, pelo facto de, no respeitante ao período posterior a 19 de outubro de 2005, os contactos relativos à sobretaxa combustível não poderem ser qualificados de anticoncorrenciais e, no respeitante à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, a Comissão não ter apresentado nenhuma prova válida da participação da Air France nessas componentes da infração única e continuada nos períodos posteriores, respetivamente, a 19 de outubro de 2005 e a 14 de outubro de 2005, como, de resto, o Tribunal Geral expôs nos n.os 498 a 500 do acórdão recorrido. Pedia, em consequência, que a duração da infração que lhe foi imputada fosse reduzida, tal como, consequentemente, a coima que lhe tinha sido aplicada. O Tribunal Geral analisou esta argumentação nos n.os 544 a 547 do acórdão recorrido, que são, em substância, visados pela presente parte.

206 Nem neste fundamento nem noutro fundamento invocado no Tribunal Geral a AF-KLM alegava que, admitindo que uma ou outra componente da infração única e continuada não pudesse ser dada por provada contra ela, as outras ou alguma delas também não poderiam sê-lo à luz da jurisprudência resultante do n.º 44 do Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778).

207 Refira-se, porém, que, no que respeita ao período posterior a 19 de outubro de 2005, o Tribunal Geral considerou, nos n.os 544 e 545 do acórdão recorrido, que a Comissão dispunha de vários elementos de prova que podia validamente opor à Air France, mas que, como alegava a AF-KLM, nenhum elemento de prova de que a Comissão dispunha relativamente à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões era posterior, respetivamente, a 19 de outubro de 2005 e a 14 de outubro de 2005.

208 Foi nestas condições que, no n.º 546 do acórdão recorrido, verificou, em substância, se, apesar dessa falta de prova direta, a Comissão podia inferir dos outros elementos de que dispunha que a participação da Air France nessas componentes da infração única e continuada não tinha terminado em outubro de 2005 e que, no termo da sua análise, concluiu, no n.º 547 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha razão ao considerar que dispunha de elementos de prova suficientes no respeitante à continuidade da participação da Air France no cartel controvertido de 20 de outubro de 2005 a 14 de fevereiro de 2006.

209 Ora, tendo em conta a argumentação apresentada pela AF-KLM no Tribunal Geral, era irrelevante alegar aí que a prova da participação da Air France na componente da infração única e continuada relativa à sobretaxa combustível além de 19 de outubro de 2005, que considerava não demonstrada por falta de caráter anticoncorrencial dos contactos em causa, não podia ser tida em conta para demonstrar a continuidade da participação da Air France, além dessa data, nas componentes da infração única e continuada relativas à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões.

210 Tendo em conta estes elementos, há que observar que a questão de saber se a responsabilidade da AF-KLM pela infração única e continuada, no que respeita à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, podia ser declarada por referência à participação da Air France em contactos relativos à sobretaxa combustível depois de 19 de outubro de 2005, surgiu do próprio acórdão recorrido e que a argumentação que a AF-KLM apresenta a este respeito no presente recurso visa criticar juridicamente a sua procedência. Daí resulta que, por aplicação da jurisprudência recordada no n.º 204 do presente acórdão, esta parte é admissível.

211 Quanto à sua eventual procedência, refira-se, antes de mais, que é certo que, no n.º 546 do acórdão recorrido, o Tribunal Geral indicou que a AF-KLM não alegava que a Air France tinha ignorado que as outras transportadoras arguidas continuavam a coordenar-se a respeito da sobretaxa segurança e da recusa de pagamento de comissões após 19 de outubro de 2005, que não tinha apresentado provas de que a Air France tivesse retomado um comportamento de concorrência leal e independente no mercado em causa ou uma vontade declarada de se dissociar dos componentes da infração única e continuada relativos à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, e que não impugnava que os efeitos desses componentes tinham perdurado após essa data.

212 Contudo, nesse n.º 546, o Tribunal Geral referiu ainda, para fundamentar essas considerações, que estava demonstrado que, após essa data, a Air France tinha continuado a participar na componente da infração única e continuada relativa à sobretaxa combustível e que a aplicação da sobretaxa segurança e da recusa de pagamento de comissões exigia contactos significativamente menos frequentes do que a aplicação da sobretaxa combustível, uma vez que, ao contrário da sobretaxa combustível, a sobretaxa segurança não se baseava num indício cuja evolução justificasse ajustamentos regulares, o que explicava que, uma vez introduzida no final de 2001, só tinha sido objeto de contactos pontuais entre transportadoras relativamente à sua aplicação, como resultava do n.º 579 da decisão controvertida. Nesse n.º 546, o Tribunal Geral salientou ainda que a recusa de pagamento de comissões consistia simplesmente em recusar a concessão de descontos aos transitários e não exigia, portanto, ajustamentos tão regulares como a sobretaxa combustível.

213 Foi assim à luz de todas as circunstâncias recordadas nos n.os 211 e 212 do presente acórdão que o Tribunal Geral concluiu, no mesmo n.º 546 do acórdão recorrido, que a Comissão tinha fundamento para inferir das provas de que dispunha que a participação da Air France nas componentes da infração única e continuada relativas à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões não tinha terminado em outubro de 2005 e que, no n.º 547 desse acórdão, deduziu daí que a Comissão não tinha cometido nenhum erro ao considerar que dispunha de prova suficiente no respeitante à continuidade da participação da Air France no cartel controvertido de 20 de outubro de 2005 até à data em que tinha considerado que esse acordo tinha terminado, 14 de fevereiro de 2006.

214 Ora, tendo em conta a jurisprudência recordada no n.º 134 do presente acórdão, não se pode considerar que, ao decidir deste modo, o Tribunal Geral tenha violado as regras do ónus da prova ou a presunção de inocência.

215 A argumentação exposta no n.º 196 do presente acórdão deve, pois, ser julgada improcedente.

216 Em seguida, embora seja certo que o Tribunal Geral indicou, no primeiro período do n.º 546 do acórdão recorrido, que a AF-KLM não tinha extraído, nos seus articulados, «nenhuma consequência particular» dos elementos referidos pelo Tribunal Geral nos n.os 544 e 545 do acórdão recorrido, não se pode deixar de observar que a AF-KLM não invoca, no presente recurso, nenhuma alegação de desvirtuação da sua petição no Tribunal Geral. Acresce que este, porém, na sequência desse n.º 546, examinou a argumentação desenvolvida pela AF-KLM em que esta sustentava que a Air France tinha deixado de participar nas componentes da infração única e continuada relativa à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões após 14 de outubro ou 19 de outubro de 2005. Consequentemente, qualquer crítica dirigida contra esta primeira frase deve, em todo o caso, ser rejeitada por ser inoperante, de acordo com a jurisprudência recordada no n.º 151 do presente acórdão, uma vez que esta afirmação do Tribunal Geral é feita por acréscimo.

217 Por último, basta referir, por um lado, que, no caso, é pacífico que a Air France participou diretamente em cada uma das três componentes da infração única e continuada identificada na decisão controvertida, qualificação essa, enquanto tal, que, de resto, não é contestada pela AF-KLM, e que só é controvertida a duração da participação da Air France nessa infração. A AF-KLM não pode, portanto, extrair argumentos úteis da jurisprudência, nomeadamente resultante dos n.os 39 a 52 do Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), relativa às situações em que uma empresa não participou em todas as componentes de uma infração única e continuada e às consequências que, sendo caso disso, há que retirar dessa constatação no que respeita à possibilidade de anular total ou parcialmente a decisão da Comissão que dá por provada a participação dessa empresa num cartel em violação do artigo 101.º TFUE.

218 Em contrapartida, numa situação como a da AF-KLM, que diz unicamente respeito à duração da participação de uma empresa numa infração única e continuada, é relevante a jurisprudência recordada nos n.os 179 a 184 do presente acórdão. Com efeito, os indícios e coincidências que, considerados em conjunto, podem, na falta de outra explicação coerente, permitir revelar a existência de comportamentos ou de acordos anticoncorrenciais, permitem igualmente revelar a duração de um comportamento anticoncorrencial continuado e o período de aplicação de um acordo celebrado em violação das normas da concorrência (v., neste sentido, Acórdão de 21 de setembro de 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comissão, C-105/04 P, EU:C:2006:592, n.os 94 e 95).

219 Neste contexto, há que sublinhar, em particular, que, de acordo com a jurisprudência recordada nesses n.os 179 a 184, o facto de, no âmbito de uma infração que se estende por vários anos, não ter sido feita prova direta da execução de um acordo por uma empresa relativamente a determinados períodos não obsta a que a sua participação nesse acordo seja, ainda assim, dada por provada em relação a esses períodos, desde que isso assente em indícios objetivos e concordantes.

220 Ora, como já resulta da análise da primeira alegação da presente parte, efetuada nos n.os 211 a 214 do presente acórdão, o Tribunal Geral não inverteu ilegalmente o ónus da prova ao concluir que a responsabilidade da AF-KLM pela infração, no respeitante à sobretaxa segurança e à recusa de pagamento de comissões, podia ser dada por provada com base na participação da Air France em contactos relativos à sobretaxa combustível posteriormente a 19 de outubro de 2005.

221 A argumentação exposta no n.º 199 do presente acórdão deve, pois, ser julgada improcedente.

222 Refira-se, por outro lado, que, a coberto de uma alegação de violação do princípio da igualdade de tratamento, a AF-KLM tenta, na realidade, pôr em causa a apreciação dos factos e das provas feita pelo Tribunal Geral no n.º 546 do acórdão recorrido, sem arguir a sua desvirtuação. A argumentação exposta no n.º 200 do presente acórdão é, portanto, inadmissível, de acordo com a jurisprudência lembrada no n.º 70 do presente acórdão.

223 Resulta do exposto que a segunda parte do quarto fundamento deve ser julgada parcialmente inoperante, parcialmente inadmissível e parcialmente improcedente. Por conseguinte, improcede o quarto fundamento.

224 Não tendo sido julgado procedente nenhum dos fundamentos do presente recurso invocados pela AF-KLM, há que negar-lhe integralmente provimento.

Quanto às despesas

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

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

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

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

1) É negado provimento ao presente recurso.

2) A Air France-KLM é condenada nas despesas.

Assinaturas