Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

26 febbraio 2026*

«Impugnazione – Concorrenza – Intese – Mercato del trasporto aereo di merci – Decisione della Commissione europea che constata un'infrazione all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo e all'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo – Coordinamento di elementi del prezzo dei servizi di trasporto aereo di merci (sovrapprezzo carburante, sovrapprezzo di sicurezza e rifiuto di pagare commissioni sui sovrapprezzi) – Società madre e società figlie – Imputabilità del comportamento illecito – Servizi di trasporto merci in entrata – Competenza territoriale della Commissione – Effetti qualificati – Calcolo dell'ammenda – Circostanza attenuante – Presa in considerazione dei regimi normativi in vigore nei paesi terzi – Parità di trattamento – Durata della partecipazione all'infrazione unica e continuata – Prova – Partecipazione alle varie componenti dell'infrazione unica e continuata»

Nella causa C-370/22 P,

avente ad oggetto l'impugnazione, ai sensi dell'articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, proposta l'8 giugno 2022,

Air France-KLM, con sede in Parigi (Francia), rappresentata da M. Blayney e A. Wachsmann, avocats,

ricorrente,

procedimento in cui l'altra parte è:

Commissione europea, rappresentata da P. Berghe e A. Dawes, in qualità di agenti, assistiti inizialmente da V. Bringer e N. Coutrelis, avocats, successivamente da N. Coutrelis, avocate,

convenuta in primo grado,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da I. Jarukaitis (relatore), presidente della Quarta Sezione, facente funzione di presidente della Quinta Sezione, E. Regan e D. Gratsias, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: S. Spyropoulos, amministratrice

* Lingua processuale: il francese.

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 18 aprile 2024,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 5 settembre 2024,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con la sua impugnazione, Air France-KLM (in prosieguo: «AF-KLM») chiede l'annullamento della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 30 marzo 2022, Air France-KLM/Commissione (T-337/17; in prosieguo: la «sentenza impugnata», EU:T:2022:179), con la quale quest'ultimo ha respinto il suo ricorso diretto, in via principale, all'annullamento della decisione della Commissione, del 17 marzo 2017, C(2017) 1742 final, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo (Caso AT.39258 – Trasporto aereo di merci) (in prosieguo: la «decisione controversa»), nella parte in cui la riguarda, e, in subordine, all'annullamento parziale di tale decisione nonché alla riduzione dell'importo delle ammende inflittele con quest'ultima.

Contesto normativo

Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo

2 L'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo, firmato a Lussemburgo il 21 giugno 1999, approvato a nome della Comunità europea con la decisione 2002/309/CE, Euratom del Consiglio e, per quanto riguarda l'Accordo sulla Cooperazione Scientifica e Tecnologica, della Commissione del 4 aprile 2002 relativa alla conclusione di sette accordi con la Confederazione svizzera (GU 2002, L 114, pag. 1, e rettifica in GU 2015, L 210, pag. 38) (in prosieguo: l'«accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo»), è entrato in vigore il 1º giugno 2002. Gli articoli 8 e 9 di tale accordo corrispondono, *mutatis mutandis*, rispettivamente, agli articoli 101 e 102 TFUE.

3 Ai sensi dell'articolo 11 di detto accordo:

«1. Le istituzioni della Comunità applicano le disposizioni degli articoli 8 e 9 (…) in conformità della legislazione comunitaria indicata nell'allegato del presente Accordo, tenendo conto dell'esigenza di una stretta cooperazione tra le istituzioni della Comunità e le autorità svizzere.

2. Le autorità svizzere regolano, in conformità delle disposizioni degli articoli 8 e 9, l'ammissibilità di tutti gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate (…) che concernono le rotte tra la Svizzera e paesi terzi».

4 Il regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli [101] e [102 TFUE] (GU 2003, L 1, pag. 1) è stato reso applicabile nell'ambito del medesimo accordo, con effetto dal 5 dicembre 2007, dalla decisione n. 1/2007 del Comitato misto per il trasporto aereo Comunità/Svizzera istituito nell'ambito dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo, del 5 dicembre 2007, che sostituisce l'allegato dell'accordo tra la Comunità europea e la

Confederazione svizzera sul trasporto aereo (GU 2008, L 34, pag. 19). Esso si è sostituito, a tale data, al regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei (GU 1987, L 374, pag. 1), che figurava nell'allegato dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo dall'entrata in vigore di quest'ultimo.

Trattato FUE

5 L'articolo 101, paragrafo 1, TFUE così dispone:

«Sono incompatibili con il mercato interno e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato interno ed in particolare quelli consistenti nel:

a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione;

b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti;

c) ripartire i mercati o le fonti di approvvigionamento;

(…)».

Accordo SEE

6 L'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3; in prosieguo: l'«accordo SEE»), corrisponde, *mutatis mutandis*, all'articolo 101 TFUE.

7 Il regolamento n. 1/2003, come modificato dal regolamento (CE) n. 411/2004 del Consiglio, del 26 febbraio 2004 (GU 2004, L 68, pag. 1), è stato integrato nell'accordo SEE, da un lato, con la decisione del Comitato misto SEE n. 130/2004, del 24 settembre 2004, che modifica l'allegato XIV (Concorrenza), il protocollo 21, sull'attuazione delle regole di concorrenza applicabili alle imprese, e il protocollo 23, sulla cooperazione fra gli organi di vigilanza, dell'accordo SEE (GU 2005, L 64, pag. 57), entrata in vigore il 19 maggio 2005, nonché, dall'altro, con la decisione del Comitato misto SEE n. 40/2005, dell'11 marzo 2005, che modifica l'allegato XIII (Trasporti) e il protocollo 21, sull'attuazione delle regole di concorrenza applicabili alle imprese, dell'accordo SEE (GU 2005, L 198, pag. 38), entrata in vigore lo stesso giorno.

Regolamento n. 1/2003

8 L'articolo 32, lettera c), del regolamento n. 1/2003 prevedeva che tale regolamento non si applicasse «ai trasporti aerei fra aeroporti della Comunità e paesi terzi».

9 Tale disposizione è stata soppressa, a decorrere dal 1º maggio 2004, dall'articolo 3 del regolamento n. 411/2004.

Regolamento n. 411/2004

10 I considerando 2, 3 e 7 del regolamento n. 411/2004 così recitano:

«(2) (…) la Commissione [europea], nei casi di violazione degli articoli [101] e [102 TFUE] nel settore dei trasporti aerei tra la Comunità e i paesi terzi, non ha i poteri di indagine e di applicazione di cui dispone invece per i trasporti aerei intracomunitari. (…) Inoltre, i diritti e i poteri specifici che il regolamento (CE) n. 1/2003 conferisce alle giurisdizioni nazionali e alle autorità garanti della concorrenza degli Stati membri (…) non si applicano ai trasporti aerei tra la Comunità e i paesi terzi. (…)

(3) Le pratiche anticoncorrenziali nel settore dei trasporti aerei tra la Comunità e i paesi terzi possono pregiudicare gli scambi tra Stati membri. Dato che i meccanismi previsti dal regolamento (CE) n. 1/2003 concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli [101] e [102 TFUE] possono essere utilizzati anche per applicare le regole di concorrenza ai trasporti aerei tra la Comunità e i paesi terzi, l'ambito d'applicazione di tale regolamento dovrebbe essere esteso a tali tipi di trasporti.

(…)

(7) La Commissione dovrebbe essere autorizzata a concedere esenzioni per categoria nel settore dei trasporti aerei relativamente al traffico tra la Comunità e i paesi terzi così come a quello intracomunitario. (…)».

Orientamenti del 2006

11 I punti 29 e 37 degli orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1/2003 (GU 2006, C 210, pag. 2; in prosieguo: gli «orientamenti del 2006») così recitano:

«29. L'importo di base dell'ammenda può essere ridotto qualora la Commissione constati l'esistenza di circostanze attenuanti, quali:

(…)

– quando il comportamento anticoncorrenziale è stato autorizzato o incoraggiato dalle autorità pubbliche o dalla legge. (…)

(…)

37. Nonostante i presenti orientamenti espongano la metodologia generale per la fissazione delle ammende, le specificità di un determinato caso o la necessità di raggiungere un livello dissuasivo possono giustificare l'allontanamento da tale metodologia o dai limiti fissati al punto 21».

Fatti e decisione controversa

12 I fatti all'origine della lite e la decisione controversa, quali esposti ai punti da 1 a 61 della sentenza impugnata, possono, ai fini del presente procedimento, essere riassunti come segue.

13 AF-KLM è una società holding che detiene il 100% dei diritti di voto e dei diritti economici nella Société Air France SA (in prosieguo: «Air France») nonché il 49% dei diritti di voto e il 93,63% dei diritti economici nella Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (in prosieguo: «KLM»). Air France e KLM sono compagnie di trasporto aereo che esercitano attività sul mercato dei servizi di trasporto aereo di merci.

14 Nel settore del trasporto merci alcune compagnie aeree provvedono al trasporto di carichi per via aerea (in prosieguo: i «vettori»). Di norma, i vettori forniscono servizi di trasporto merci agli spedizionieri, che organizzano l'inoltro di detti carichi per conto degli speditori. Come corrispettivo, tali spedizionieri pagano ai vettori un prezzo composto, da un lato, da tariffe calcolate al chilogrammo e, dall'altro, da vari sovrapprezzi.

Procedimento amministrativo

15 Il 7 dicembre 2005, la Commissione ha ricevuto, ai sensi della sua comunicazione relativa all'immunità dalle ammende e alla riduzione dell'importo delle ammende nei casi di cartelli tra imprese (GU 2002, C 45, pag. 3), una richiesta di immunità presentata da Deutsche Lufthansa AG e da due delle sue società figlie, Lufthansa Cargo AG e Swiss International Air Lines AG. Secondo tale domanda, esistevano contatti anticoncorrenziali tra vari vettori concernenti elementi costitutivi dei prezzi dei servizi forniti nel mercato del trasporto aereo di merci, ossia l'istituzione di sovrapprezzi detti «carburante» e «di sicurezza» nonché il rifiuto di tali vettori di pagare agli spedizionieri commissioni sui sovrapprezzi (in prosieguo: il «rifiuto di pagare commissioni»).

16 Il 14 e il 15 febbraio 2006, la Commissione ha effettuato ispezioni senza preavviso nei locali di diversi vettori.

17 A seguito di tali ispezioni, diversi vettori, tra cui AF-KLM a nome di Air France, hanno presentato una richiesta di immunità ai sensi della comunicazione relativa all'immunità dalle ammende e alla riduzione dell'importo delle ammende nei casi di cartelli tra imprese, menzionata al punto 15 della presente sentenza.

18 Il 19 dicembre 2007, la Commissione ha inviato una comunicazione degli addebiti a 27 vettori, tra cui AF-KLM, che hanno successivamente presentato osservazioni scritte. Un'audizione si è svolta dal 30 giugno al 4 luglio 2008.

Decisione originaria

19 Il 9 novembre 2010, la Commissione ha adottato la decisione C(2010) 7694 definitivo, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci) (in prosieguo: la «decisione originaria»). Tale decisione aveva come destinatari 21 vettori, tra i quali figurava AF-KLM.

20 Detta decisione esponeva, nella sua motivazione, che i vettori incriminati avevano coordinato il loro comportamento in materia di tariffazione per la fornitura di servizi di trasporto merci, concordando il sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare

commissioni, e avevano, in tal modo, partecipato a un'infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, riguardante il territorio dello Spazio economico europeo (SEE) e della Svizzera.

Sentenze del 16 dicembre 2015

21 Con sentenza del 16 dicembre 2015, Air France-KLM/Commissione (T-62/11, EU:T:2015:996, il Tribunale ha annullato la decisione originaria nella parte in cui riguardava AF-KLM. Con altre dodici sentenze dello stesso giorno, il Tribunale ha parimenti annullato, in tutto o in parte, tale decisione nella parte in cui riguardava altri dodici vettori o gruppi di vettori.

22 Il Tribunale ha ritenuto che detta decisione fosse inficiata da un vizio di motivazione.

Decisione controversa

23 Il 20 maggio 2016, la Commissione ha inviato ai vettori indicati nella decisione originaria e che avevano proposto un ricorso avverso quest'ultima dinanzi al Tribunale una lettera con cui li informava della sua intenzione di adottare nuovamente una decisione che constatava la loro partecipazione a un'infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo su tutti i collegamenti menzionati nella suddetta decisione originaria. È stato loro concesso un termine di un mese per presentare le loro osservazioni. Tutti si sono avvalsi di tale facoltà.

24 Il 17 marzo 2017, la Commissione ha adottato la decisione controversa, che ha come destinatari 19 vettori, tra cui AF-KLM.

25 Nella decisione controversa si afferma che i vettori incriminati hanno coordinato il loro comportamento in materia di tariffazione per la fornitura di servizi di trasporto merci in tutto il mondo mediante il sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni (in prosieguo: l'«intesa controversa»), commettendo così un'infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo.

26 Nella sezione 4 di tale decisione, intitolata «Descrizione dei fatti», la Commissione ha segnatamente esposto che l'indagine aveva rivelato l'esistenza di un'intesa di portata mondiale basata su una rete di contatti bilaterali e multilaterali intrattenuti per un lungo periodo tra i concorrenti, riguardante il comportamento che essi avevano deciso, previsto o considerato di adottare in relazione a diversi elementi di prezzo dei servizi di trasporto merci menzionati al punto precedente. Essa ha sottolineato che tale rete di contatti aveva come obiettivo comune di coordinare il comportamento dei concorrenti in materia di tariffazione o di ridurre l'incertezza per quanto riguarda la loro politica dei prezzi. Essa ha poi descritto i contatti riguardanti, rispettivamente, il sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni, e ha valutato le prove di fatto concernenti, da un lato, l'intesa controversa nel suo insieme e, dall'altro, ciascuno dei destinatari di detta decisione.

27 Nella sezione 5 della decisione controversa, intitolata «Applicazione delle regole di concorrenza pertinenti», la Commissione ha applicato l'articolo 101 TFUE ai fatti del caso di specie, precisando al contempo che i riferimenti a tale articolo dovevano essere letti anche come riferimenti all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, dato che tali disposizioni si applicano *mutatis mutandis*, salvo disposizione contraria.

28 A questo proposito, per quanto riguarda la sua competenza, la Commissione ha esaminato i limiti della propria competenza *ratione temporis* e *ratione loci* a constatare e sanzionare un'infrazione alle regole di concorrenza nel caso di specie.

29 Da un lato, ai punti da 822 a 832 della decisione controversa, che compongono la sottosezione 5.2 di detta decisione, intitolata «Competenza della Commissione», essa ha rilevato, in sostanza, che non avrebbe applicato, anzitutto, l'articolo 101 TFUE agli accordi e alle pratiche anteriori al 1º maggio 2004 riguardanti i collegamenti tra aeroporti all'interno dell'Unione europea e aeroporti situati al di fuori del SEE (in prosieguo: i «collegamenti Unione-paesi terzi»); poi, l'articolo 53 dell'accordo SEE agli accordi e alle pratiche anteriori al 19 maggio 2005 riguardanti i collegamenti Unione-paesi terzi nonché i collegamenti tra aeroporti situati in paesi che sono parti contraenti dell'accordo SEE e che non sono membri dell'Unione e aeroporti situati in paesi terzi (in prosieguo: i «collegamenti SEE diversi da quelli Unione-paesi terzi» e, unitamente ai collegamenti Unione-paesi terzi, i «collegamenti SEE-paesi terzi») e, infine, l'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo agli accordi e alle pratiche anteriori al 1º giugno 2002 riguardanti i collegamenti tra aeroporti all'interno dell'Unione e aeroporti situati in Svizzera (in prosieguo: i «collegamenti Unione-Svizzera»). Essa ha precisato, al punto 832 di tale decisione, che detta decisione non aveva « affatto la pretesa di rivelare una qualsiasi infrazione all'articolo 8 dell'accordo [CE-Svizzera sul trasporto aereo] riguardante i servizi di trasporto merci [tra] la Svizzera [e] i paesi terzi».

30 Dall'altro lato, ai punti da 1036 a 1046 della decisione controversa, che compongono la sottosezione 5.3.8 di detta decisione, intitolata «[A]applicabilità dell'articolo 101 [TFUE] e dell'articolo 53 dell'accordo SEE ai collegamenti in entrata», la Commissione ha esposto le ragioni per le quali respingeva gli argomenti di diversi vettori incriminati, secondo i quali essa avrebbe ecceduto i limiti della sua competenza territoriale alla luce delle norme di diritto internazionale pubblico, constatando e sanzionando la violazione di queste due disposizioni sui collegamenti in partenza da paesi terzi e diretti nel SEE (in prosieguo: i «collegamenti in entrata» e, per quanto riguarda i servizi di trasporto merci offerti su tali collegamenti, i «servizi di trasporto merci in entrata»).

31 In particolare, al punto 1045 di detta decisione, la Commissione ha rilevato che le pratiche anticoncorrenziali riguardanti i servizi di trasporto merci in entrata potevano «avere effetti immediati, sostanziali e prevedibili all'interno dell'Unione e [del] SEE, dato che i maggiori costi del trasporto aereo verso il SEE e quindi i prezzi più elevati delle merci importate possono avere, per loro natura, effetti sui consumatori all'interno del SEE». Essa ha aggiunto che, nel caso di specie, tali pratiche potevano avere siffatti effetti anche sulla fornitura di servizi di trasporto aereo di merci da parte di altri vettori all'interno del SEE, tra le piattaforme di corrispondenza («hub») nel SEE utilizzate dai vettori di paesi terzi e dagli aeroporti di destinazione di tali spedizioni nel SEE che non erano serviti dal vettore del paese terzo.

32 Inoltre, al punto 1046 della medesima decisione, la Commissione ha rilevato che l'intesa controversa era stata «attuata a livello mondiale», che gli accordi riguardanti i collegamenti in entrata costituivano parte integrante dell'infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE e che l'applicazione uniforme dei sovrapprezzi su scala mondiale era un elemento chiave di tale intesa.

33 La sottosezione 5.3 della decisione controversa, relativa all'applicazione al caso di specie dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, comprende i punti da 833 a 1052. Sotto un primo profilo, al punto 846 della suddetta decisione, la Commissione ha constatato che i vettori incriminati avevano coordinato il loro comportamento o avevano influenzato la tariffazione, «il che equivale[va] in definitiva a una fissazione dei prezzi relativamente» al sovrapprezzo carburante, al sovrapprezzo di sicurezza e al pagamento agli spedizionieri di una commissione sui sovrapprezzi. Al punto 861 di tale decisione, essa ha ritenuto che il «sistema generale di coordinamento del comportamento tariffario per servizi di trasporto merci», rivelato dalla sua indagine, attestasse l'esistenza di un'«infrazione complessa costituita da varie azioni che [potevano] essere qualificate o come accordo o come pratica concordata nell'ambito dei quali i concorrenti [avevano] sostituito scientemente la cooperazione pratica tra loro ai rischi della concorrenza».

34 Sotto un secondo profilo, al punto 869 della decisione controversa, la Commissione ha dichiarato che il «comportamento in questione costitui[va] un'infrazione unica e continuata all'articolo 101 [TFUE]», precisando, ai punti da 870 a 902 di quest'ultima, che gli accordi in questione perseguivano un obiettivo anticoncorrenziale unico, consistente nell'ostacolare la concorrenza nel settore del trasporto merci all'interno del SEE, che vertevano sulla fornitura di servizi di trasporto merci e la loro tariffazione, che riguardavano le stesse imprese, che avevano natura unica e continuata e che vertevano su tre componenti, vale a dire il sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni. In tale contesto, la Commissione ha indicato, al punto 881 di tale decisione, che Air France e KLM erano coinvolte in queste tre componenti.

35 Sotto un terzo profilo, al punto 903 della suddetta decisione, la Commissione ha affermato che il comportamento anticoncorrenziale in questione aveva l'obiettivo di restringere la concorrenza almeno all'interno dell'Unione, nel SEE e in Svizzera. Al punto 917 della medesima decisione, essa ha sostanzialmente aggiunto che non era pertanto necessario prendere in considerazione gli effetti concreti di tale comportamento.

36 Sotto un quarto profilo, ai punti da 972 a 1021 della decisione controversa, la Commissione ha esaminato la normativa di sette paesi terzi che, secondo numerosi vettori incriminati, imponeva loro di accordarsi sui sovrapprezzi, ostacolando così l'applicazione delle regole di concorrenza pertinenti. La Commissione ha ritenuto che tali vettori non avessero dimostrato di aver agito sotto la coercizione di detti paesi terzi.

37 Sotto un quinto profilo, ai punti da 1024 a 1035 della decisione in parola, la Commissione ha considerato che l'infrazione unica e continuata poteva incidere sensibilmente sugli scambi tra gli Stati membri, tra le parti contraenti dell'accordo SEE e tra le parti contraenti dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo.

38 La sezione 7 della decisione controversa, intitolata «Durata dell'infrazione», contiene i punti da 1146 a 1169 di tale decisione. Come risulta dal punto 1146 della decisione medesima, la Commissione ha ritenuto che l'intesa controversa avesse avuto inizio il 7 dicembre 1999 e fosse durata fino al 14 febbraio 2006. In tale punto 1146, essa ha precisato che tale intesa aveva violato:

– l'articolo 101 TFUE, dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006, per quanto riguardava il trasporto aereo tra aeroporti all'interno dell'Unione;

– l'articolo 101 TFUE, dal 1º maggio 2004 al 14 febbraio 2006, per quanto riguardava il trasporto aereo sui collegamenti Unione-paesi terzi;

– l'articolo 53 dell'accordo SEE, dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006, per quanto riguardava il trasporto aereo tra aeroporti all'interno del SEE;

– l'articolo 53 dell'accordo SEE, dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006, per quanto riguardava il trasporto aereo sui collegamenti SEE diversi da quelli Unione-paesi terzi;

– l'articolo 8 dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, dal 1º giugno 2002 al 14 febbraio 2006, per quanto riguardava il trasporto aereo sui collegamenti Unione-Svizzera.

39 Al punto 1169 della medesima decisione, la Commissione ha rilevato che la durata dell'infrazione si estendeva, per quanto riguardava AF-KLM e Air France, dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006 e, per quanto riguardava KLM, dal 21 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006.

40 Ai punti da 1080 a 1085 della decisione controversa, la Commissione ha ritenuto AF-KLM e Air France solidalmente responsabili della loro partecipazione all'infrazione unica e continuata per tutta la durata di quest'ultima, rilevando, da un lato, che AF-KLM e Air France erano succedute alla società precedentemente denominata «Société Air France» quale esistente prima del 15 settembre 2004 e, dall'altro, che AF-KLM aveva esercitato o poteva presumersi aver esercitato un'influenza determinante su Air France a partire dal 15 settembre 2004. A tale riguardo, la Commissione ha affermato che, a tale data, la società precedentemente denominata «Société Air France» è divenuta AF-KLM e le sue attività di trasporto aereo sono state trasferite alla sua società figlia «Air France Compagnie Aérienne», che è stata ribattezzata «Société Air France SA». Inoltre, ai punti da 1086 a 1089 di tale decisione, la Commissione ha imputato a AF-KLM il comportamento di KLM a partire dal 5 maggio 2004, data in cui la società precedentemente denominata «Société Air France» aveva acquisito il controllo di KLM.

41 Nella sezione 8 della decisione controversa, la Commissione ha esaminato le misure correttive da adottare e le ammende da infliggere, facendo riferimento agli orientamenti del 2006. Essa ha in particolare applicato, sulla base del punto 37 di questi ultimi, una riduzione del 50% agli importi di base delle ammende, poiché una parte dei servizi relativi ai collegamenti in entrata nonché ai collegamenti in partenza dal SEE e a destinazione di paesi terzi, ad eccezione dei collegamenti Unione-Svizzera, era fornita al di fuori del territorio coperto dall'accordo SEE e una parte del danno poteva quindi essersi prodotta al di fuori di tale territorio. Inoltre, in applicazione del punto 29 di detti orientamenti, essa ha concesso ai vettori incriminati una riduzione supplementare degli importi di base del 15% (in prosieguo: la «riduzione generale concessa a titolo di circostanze attenuanti»), con la motivazione che taluni regimi normativi avevano incoraggiato l'intesa controversa.

42 Gli articoli 1, 3 e 4 del dispositivo della decisione controversa sono così formulati:

«*Articolo 1*

Coordinando il loro comportamento in materia di tariffazione per la fornitura di servizi di trasporto aereo di merci in tutto il mondo per quanto riguarda il sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza e il pagamento di commissioni sui sovrapprezzi, le seguenti imprese hanno commesso la seguente infrazione unica e continuata all'articolo 101 [TFUE], all'articolo 53 dell'[accordo SEE] e all'articolo 8 dell'[accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo] per quanto riguarda i seguenti collegamenti e nei seguenti periodi.

1) Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 101 [TFUE] e l'articolo 53 dell'accordo SEE per quanto riguarda i collegamenti tra aeroporti situati all'interno del SEE, nei seguenti periodi:

(…)
b) [AF-KLM], dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;
c) [Air France], dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;
d) [KLM], dal 21 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;

(…)

2) Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 101 TFUE per quanto riguarda i [collegamenti Unione-paesi terzi], nei seguenti periodi:

(…)
b) [AF-KLM], dal 1º maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
c) [Air France], dal 1º maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
d) [KLM], dal 1º maggio 2004 al 14 febbraio 2006;

(…)

3) Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 53 dell'accordo SEE per quanto riguarda i [collegamenti SEE diversi da quelli Unione-paesi terzi], nei seguenti periodi:

(…)
b) [AF-KLM], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
c) [Air France], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
d) [KLM], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;

(…)

4) Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 8 dell'[accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo] per quanto riguarda i [collegamenti Unione-Svizzera], nei seguenti periodi:

(…)
b) [AF-KLM], dal 1º giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
c) [Air France], dal 1º giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
d) [KLM], dal 1º giugno 2002 al 14 febbraio 2006;

(…)

Articolo 3

Sono inflitte le seguenti ammende per l'infrazione unica e continuata di cui all'articolo 1 della presente decisione (…):

(…)

b) [AF-KLM] e [Air France] in solido: [EUR] 182 920 000;

(…)

d) [KLM] e [AF-KLM] in solido: [EUR] 124 440 000;

(…)

Articolo 4

Le imprese di cui all'articolo 1, qualora non lo abbiano già fatto, pongono immediatamente fine all'infrazione unica e continuata di cui al suddetto articolo.

Esse si astengono altresì da qualsiasi atto o comportamento avente un oggetto o un effetto identico o simile».

Procedimento dinanzi al Tribunale e sentenza impugnata

43 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 30 maggio 2017, AF-KLM ha proposto un ricorso diretto, in via principale, all'annullamento integrale della decisione controversa nella parte in cui la riguarda; in subordine, all'annullamento dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), paragrafo 2, lettera b), paragrafo 3, lettera b), e paragrafo 4, lettera b), dell'articolo 3, lettera b), nonché dell'articolo 4 della decisione controversa e alla riduzione dell'importo delle ammende inflittele in tale decisione; in ulteriore subordine, all'annullamento dell'articolo 3, lettere b) e d), di detta decisione e alla riduzione dell'importo delle ammende inflittele.

44 A sostegno di tale ricorso, AF-KLM ha dedotto nove motivi di annullamento nonché nove argomenti diretti alla riduzione dell'importo delle ammende inflittele.

45 Tra tali motivi, il primo verteva su profili di illegittimità nell'imputazione ad AF-KLM delle pratiche della società precedentemente denominata «Société Air France» e di Air France nonché di una parte delle pratiche di KLM; il quarto verteva sul difetto di competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE ai servizi di trasporto merci in entrata; l'ottavo verteva su errori e su una violazione del principio di proporzionalità nel calcolo della durata della partecipazione di Air France all'infrazione unica e continuata, e il nono verteva su un difetto di motivazione nonché sull'insufficienza della riduzione generale concessa a titolo di circostanze attenuanti. Il Tribunale ha inoltre rilevato d'ufficio un motivo vertente su un difetto di competenza della Commissione, alla luce dell'accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, a constatare e sanzionare una violazione dell'articolo 53 dell'accordo SEE per i collegamenti tra aeroporti situati in paesi che sono parti contraenti dell'accordo SEE e che non sono membri dell'Unione e aeroporti situati in Svizzera (in prosieguo: i «collegamenti SEE diversi da quelli Unione-Svizzera»).

46 Gli argomenti a sostegno della sua domanda di riduzione dell'importo delle ammende corrispondevano, per sette di essi, ai suoi motivi di annullamento dal secondo al nono. AF-KLM vi ha aggiunto, in risposta alle misure di organizzazione del procedimento del Tribunale relative al motivo da esso rilevato d'ufficio, due argomenti supplementari vertenti, da un lato, sugli introiti ricavati dai servizi di trasporto merci realizzati sui collegamenti SEE diversi da quelli Unione-Svizzera, che avrebbero dovuto essere esclusi dal valore delle vendite, e, dall'altro, sul fatto che l'esclusione dei collegamenti SEE diversi da quelli Unione-Svizzera dal perimetro geografico dell'infrazione unica e continuata era tale da giustificare una riduzione del coefficiente di gravità.

47 Con la sentenza impugnata, il Tribunale ha respinto tutti questi motivi di annullamento, compreso quello che aveva rilevato d'ufficio. Tuttavia, nell'ambito di quest'ultimo, esso ha constatato che la Commissione aveva ammesso che era possibile che, per la determinazione delle ammende, essa avesse «inavvertitamente» incluso, nel valore delle vendite, il fatturato che taluni vettori incriminati avevano realizzato sui collegamenti SEE diversi da quelli Unione-Svizzera durante il periodo interessato, pur ritenendo che ciò potesse incidere solo sugli introiti da prendere in considerazione ai fini del calcolo dell'importo di base di tali ammende. Inoltre, nell'ambito dell'analisi dell'ottavo motivo di ricorso, esso ha rilevato che la Commissione non era legittimata a prendere in considerazione nei confronti di Air France taluni contatti oggetto della decisione controversa, ma che tale istituzione aveva tuttavia potuto legittimamente ritenere di disporre di elementi di prova sufficienti per quanto riguardava la partecipazione di Air France all'intesa controversa dal 7 dicembre 1999 al 19 gennaio 2001, nonché dal 20 ottobre 2005 al 14 febbraio 2006, cosicché AF-KLM non poteva utilmente contestare alla Commissione il fatto di averla ritenuta responsabile dell'infrazione unica e continuata dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006.

48 Quanto all'importo delle ammende, il Tribunale ha rilevato che il totale del valore delle vendite realizzate durante il 2005 da Air France e da KLM, ossia rispettivamente EUR 1 150 248 000 ed EUR 833 845 177, includeva ricavi realizzati da Air France e da KLM sui collegamenti SEE diversi da quelli Unione-Svizzera, ossia rispettivamente EUR 2 502 ed EUR 5 595, mentre tali collegamenti non rientravano nell'ambito dell'infrazione unica e continuata constatata dalla Commissione, come aveva esso stesso dichiarato nell'ambito del motivo rilevato d'ufficio. Esso ha quindi ritenuto che la somma di tali importi dovesse essere esclusa dal valore totale delle vendite, conformemente al terzo argomento di AF-KLM. Inoltre, ha ritenuto che l'esclusione di taluni contatti dal complesso di indizi, risultante dall'esame dell'ottavo motivo, non giustificasse la concessione di una riduzione supplementare ad AF-KLM a titolo di circostanze attenuanti. Esso ha aggiunto che nulla consentiva di dimostrare l'inadeguatezza della riduzione generale concessa a titolo di circostanze attenuanti. Nell'esercizio della sua competenza estesa al merito, il Tribunale ha fissato l'importo finale delle ammende da infliggere ad AF-KLM in EUR 182 920 000 per quanto riguarda il comportamento illecito di cui essa è ritenuta responsabile in solido con Air France e in EUR 124 440 000 per quanto riguarda il comportamento illecito di cui essa è ritenuta responsabile in solido con KLM. Poiché tali importi erano identici agli importi delle ammende inflitte ad AF-KLM nella decisione controversa, esso ha respinto le conclusioni di tale impresa dirette alla modifica dell'importo delle ammende.

Conclusioni delle parti in sede di impugnazione

49 Con la sua impugnazione, AF-KLM chiede che la Corte voglia:

– in via principale, annullare la sentenza impugnata e, di conseguenza, annullare la decisione controversa nella parte in cui la riguarda e le impone un'ammenda;

– in subordine, ridurre a un importo adeguato l'ammenda di EUR 307 360 000 che le è stata inflitta in solido, da un lato, con Air France e, dall'altro lato, con KLM, con l'articolo 3, rispettivamente alle lettere b) e d), della decisione controversa, e

– in ogni caso, condannare la Commissione alle spese sostenute tanto dinanzi alla Corte quanto dinanzi al Tribunale.

50 La Commissione chiede che la Corte voglia:

– respingere l'impugnazione e condannare AF-KLM alle spese;

– in subordine, qualora la Corte accogliesse l'impugnazione, rinviare la causa dinanzi al Tribunale e riservare le spese.

Sull'impugnazione

51 A sostegno della sua impugnazione, AF-KLM deduce quattro motivi. Il suo primo motivo d'impugnazione, dedotto in via principale, verte su un'erronea imputazione ad AF-KLM della responsabilità delle pratiche di Air France e di una parte delle pratiche di KLM. Con il suo secondo motivo d'impugnazione, dedotto in subordine, essa sostiene che il Tribunale è incorso in errori di diritto e ha violato l'obbligo di motivazione ad esso incombente quando ha confermato la competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE ai servizi di trasporto merci in entrata. Con il suo terzo motivo d'impugnazione, anch'esso dedotto in subordine, essa allega una violazione dell'obbligo di motivazione e del principio della parità di trattamento nell'ambito della presa in considerazione dei regimi normativi. Il suo quarto motivo d'impugnazione, anch'esso dedotto in subordine, verte su errori di diritto che in cui il Tribunale sarebbe incorso nel valutare la partecipazione di Air France, dunque di fatto di AF-KLM, all'infrazione unica e continuata tra il 7 dicembre 1999 e il 14 febbraio 2006.

Sul primo motivo d'impugnazione, relativo all'imputazione ad AF-KLM della responsabilità delle pratiche di Air France e di una parte delle pratiche di KLM

52 Il primo motivo d'impugnazione di AF-KLM si compone di due parti. Con la prima, essa sostiene che, laddove il Tribunale le ha imputato le pratiche di KLM a partire dal 5 maggio 2004 e le pratiche di Air France a partire dal 15 settembre 2004, esso ha violato l'obbligo di motivazione ad esso incombente ed è incorso in un errore di diritto. Con la seconda, essa sostiene che il Tribunale è incorso in errori di diritto imputandole le pratiche di Air France dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004.

Sulla prima parte, relativa all'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di KLM a partire dal 5 maggio 2004 e delle pratiche di Air France a partire dal 15 settembre 2004

– *Argomenti delle parti*

53 AF-KLM sostiene che, imputandole le pratiche di KLM a partire dal 5 maggio 2004 e quelle di Air France a partire dal 15 settembre 2004, il Tribunale, da un lato, ha violato l'obbligo di motivazione ad esso incombente. Esso si sarebbe limitato a respingere il suo argomento diretto a dimostrare che, nel corso di tali periodi, Air France e KLM operavano ciascuna in modo indipendente sul mercato, senza analizzare la sostanza di tale argomento né pronunciarsi sulla capacità di quest'ultimo di provare l'autonomia di tali società figlie, come illustrerebbero i punti 262 e 278 della sentenza impugnata. Il Tribunale si sarebbe quindi limitato a indicare che detto argomento non era «suffragat[o] da alcuna prova», che esso consisteva in «mere affermazioni» o che AF-KLM non aveva «validamente» criticato gli elementi addotti dalla Commissione. Orbene, nel corso del procedimento amministrativo, AF-KLM avrebbe risposto a diverse richieste di informazioni della Commissione al riguardo. Inoltre, nel suo atto introduttivo dinanzi al Tribunale, essa avrebbe presentato numerosi argomenti che dimostrano che essa non esercitava un'influenza determinante sul comportamento delle società figlie in questione.

54 Dall'altro lato, il rigetto, da parte del Tribunale, del complesso di indizi comunicato da AF-KLM e diretto a provare che essa non esercitava un'influenza determinante sul comportamento delle sue società figlie violerebbe la giurisprudenza derivante dai punti 195 e 197 della sentenza del 27 ottobre 2010, Alliance One International e a./Commissione (T-24/05, EU:T:2010:453), nella quale il Tribunale avrebbe dichiarato che il fatto che la società madre di una società figlia che ha commesso un'infrazione all'articolo 101 TFUE non abbia un'attività propria e detenga in tale società figlia una partecipazione di natura puramente finanziaria consente di ritenere che tale società madre non eserciti un'influenza determinante sul comportamento della sua società figlia sul mercato. È vero che il semplice fatto di essere, come AF-KLM, una holding finanziaria non consentirebbe, in teoria, di escludere la sua responsabilità. Tuttavia, l'analisi del complesso di indizi presentato avrebbe dovuto indurre il Tribunale ad esaminare la reale interferenza di AF-KLM nell'attività delle sue società figlie in questione e a constatare l'assenza di influenza determinante di quest'ultima su tale attività. Infatti, AF-KLM avrebbe fornito numerosi elementi, relativi ai vincoli organizzativi, economici e giuridici tra quest'ultima e dette società figlie, che dimostrerebbero l'assenza totale di coinvolgimento di AF-KLM nelle pratiche in questione, l'assenza di una sua interferenza nelle attività di Air France e di KLM nel settore del trasporto aereo di merci nonché la piena autonomia di tali società sul mercato, elemento quest'ultimo che non sarebbe neppure contestato dal Tribunale, come attesterebbe il punto 262 della sentenza impugnata. Il Tribunale è quindi incorso, secondo AF-KLM, in un errore di diritto omettendo di esporre le ragioni per i quali l'insieme degli elementi da essa forniti non consentiva di escludere l'influenza determinante asseritamente esercitata sul comportamento di tali società figlie.

55 La Commissione contesta l'argomento di AF-KLM.

– *Giudizio della Corte*

56 In primo luogo, occorre ricordare che l'obbligo di motivazione che incombe al Tribunale ai sensi dell'articolo 36 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, in combinato disposto con l'articolo 53, primo comma, di quest'ultimo, gli impone di far apparire in modo chiaro e non equivoco il ragionamento seguito, in modo da consentire agli interessati di conoscere le ragioni

della decisione adottata e alla Corte di esercitare il proprio sindacato giurisdizionale (sentenze dell'11 aprile 2013, Mindo/Commissione, C-652/11 P, EU:C:2013:229, punto 29, nonché del 26 settembre 2024, Covestro Deutschland e Germania/Commissione, C-790/21 P e C-791/21 P, EU:C:2024:792, punto 113 e giurisprudenza citata).

57 Tuttavia, tale obbligo non impone al Tribunale di fornire una spiegazione che ripercorra esaustivamente e singolarmente tutti i ragionamenti svolti dalle parti nella controversia. La motivazione può quindi essere implicita, a condizione che consenta agli interessati di conoscere i motivi sui quali si fonda il Tribunale e alla Corte di disporre di elementi sufficienti per esercitare il suo controllo in sede di impugnazione (sentenze del 7 gennaio 2004, Aalborg Portland e a./Commissione, 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, punto 372, nonché del 26 settembre 2024, Covestro Deutschland e Germania/Commissione, C-790/21 P e C-791/21 P, EU:C:2024:792, punto 114 e giurisprudenza citata).

58 Occorre altresì ricordare che detto obbligo di motivazione costituisce una forma sostanziale che va tenuta distinta dalla questione della fondatezza della motivazione, attinente, quest'ultima, alla legalità sostanziale dell'atto controverso [sentenze del 2 aprile 1998, Commissione/Sytraval e Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punto 67, e del 4 ottobre 2024, UPL Europe e Indofil Industries (Netherlands)/Commissione, C-262/23 P, EU:C:2024:862, punto 134 e giurisprudenza citata].

59 Nel caso di specie, è vero che, al punto 262 della sentenza impugnata, il Tribunale si è limitato a constatare, per quanto riguarda l'argomento secondo cui Air France e KLM avrebbero determinato in modo autonomo la loro politica commerciale, la loro strategia, il loro bilancio e il loro comportamento nel settore del trasporto aereo di merci, che AF-KLM «procede[va] (…) per mere affermazioni». Analogamente, esso ha rilevato, al punto 261 della sentenza impugnata, che l'affermazione di AF-KLM secondo cui essa non avrebbe interferito con le attività operative e commerciali delle sue società figlie non era, in particolare, «suffragata da alcuna prova» e, al punto 278 di detta sentenza, che talune ragioni addotte dalla Commissione nella decisione controversa a sostegno dell'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di KLM a partire dal 5 maggio 2004, diverse da quelle esaminate ai punti da 271 a 277 della sentenza impugnata, non erano state «validamente criticat[e]».

60 Tuttavia, da una lettura d'insieme dei punti pertinenti della sentenza impugnata risulta che le ragioni di cui al punto precedente della presente sentenza non sono le uniche menzionate dal Tribunale ai fini del rigetto dell'argomento presentato da AF-KLM, relativo agli errori in cui la Commissione sarebbe incorsa al momento dell'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di KLM a partire dal 5 maggio 2004 e di quelle di Air France a partire dal 15 settembre 2004.

61 Infatti, il Tribunale ha risposto a tale argomento, che conteneva quattro censure, ai punti da 216 a 288 della sentenza impugnata. Pertanto, sotto un primo profilo, ai punti da 220 a 240 di tale sentenza, esso ha esaminato la censura di AF-KLM vertente su un'asserita motivazione insufficiente del rigetto degli elementi che attestavano, a suo avviso, l'autonomia di Air France e di KLM. Esso ha concluso, al riguardo, che la decisione controversa era sufficientemente motivata.

62 Sotto un secondo profilo, ai punti da 243 a 249 di detta sentenza, il Tribunale ha esaminato la censura di AF-KLM vertente su un errore nell'imputazione a quest'ultima delle pratiche di KLM dal 5 maggio 2004 al 15 settembre 2004. A tale riguardo, esso ha segnatamente constatato, ai punti da 245 a 248 della medesima sentenza, che era pacifico tra le parti che AF-KLM e la società

precedentemente denominata «Société Air France», che il Tribunale ha designato, per una convenzione di scrittura adottata al punto 53 della sentenza impugnata, come la «ex società Air France», sono una sola e medesima persona giuridica. Esso ha constatato che AF-KLM aveva quindi continuato, per quanto riguarda la detenzione del controllo di KLM dal 5 maggio 2004 al 15 settembre 2004, ad esercitare i diritti e ad assumere gli obblighi che essa aveva già acquisito quando si presentava ancora con la sua denominazione anteriore. Esso ha pertanto concluso che AF-KLM affermava a torto che la Commissione l'aveva ritenuta responsabile del comportamento illecito della sua società figlia per un periodo precedente alla sua acquisizione.

63 Sotto un terzo profilo, ai punti da 253 a 279 della sentenza impugnata, il Tribunale ha valutato la censura vertente su errori nell'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di Air France e di KLM a partire dal 15 settembre 2004. In tale contesto, da un lato, per quanto riguarda l'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di Air France, il Tribunale ha in particolare ricordato, al punto 254 di tale sentenza, che la presunzione dell'esercizio effettivo di un'influenza determinante a causa del controllo desumibile dalla detenzione, da parte di AF-KLM, della totalità del capitale di Air France e dei diritti di voto associati alle azioni di Air France aveva come conseguenza, conformemente alla giurisprudenza della Corte, che spettava ad AF-KLM, in quanto società madre, fornire elementi di prova idonei a dimostrare che la sua società figlia si comportava in maniera autonoma sul mercato. Ai punti da 258 a 267 di detta sentenza, il Tribunale ha esaminato l'argomento presentatogli al riguardo da AF-KLM e ha concluso, al punto 268 della medesima sentenza, che occorreva constatare che quest'ultima non era riuscita a superare la presunzione summenzionata, secondo la quale essa aveva effettivamente esercitato un'influenza determinante su Air France nel periodo compreso tra il 15 settembre 2004 e il 14 febbraio 2006.

64 Dall'altro lato, per quanto riguarda l'imputazione ad AF-KLM delle pratiche della KLM, il Tribunale ha in particolare ricordato, al punto 255 della sentenza impugnata, che, in assenza di applicazione della presunzione ricordata al punto 254 di tale sentenza, AF-KLM era tenuta soltanto a provare che la Commissione non aveva dimostrato in modo giuridicamente sufficiente che KLM non determinava in modo autonomo il proprio comportamento sul mercato. A tale riguardo, esso ha rilevato, anzitutto, al punto 269 di tale sentenza, che dai punti da 258 a 267 di quest'ultima risultava che nessuno degli errori asseriti inficiava la constatazione della Commissione secondo cui AF-KLM aveva effettivamente esercitato un'influenza determinante su KLM. Il Tribunale ha poi indicato, al punto 270 di detta sentenza, che rimanevano da valutare gli argomenti presentati da AF-KLM e vertenti sugli elementi menzionati nell'allegato riservato della decisione controversa concernenti i rapporti che essa intratteneva con KLM, sottolineando al contempo che gli argomenti relativi ad Air France dovevano essere respinti in quanto inoperanti, dato che AF-KLM non era riuscita a dimostrare che la Commissione fosse incorsa in un errore basandosi sulla presunzione di cui si tratta. Infine, il Tribunale ha esaminato, e respinto, detti argomenti ai punti da 271 a 278 della sentenza impugnata, e tale terza censura è stata integralmente respinta al punto 279 di tale sentenza.

65 Sotto un quarto profilo, ai punti da 282 a 287 della sentenza impugnata, il Tribunale ha esaminato la censura di AF-KLM vertente sulla violazione dei principi di responsabilità personale e di personalità delle pene e delle sanzioni. A questo proposito, esso ha rilevato, in particolare, al punto 285 di tale sentenza, che, atteso che AF-KLM fondava tale censura sul mancato esercizio di un'influenza determinante su Air France e su KLM, senza fornire elementi non che fossero già stati dedotti nell'ambito delle precedenti censure, dall'esame che esso aveva già effettuato risultava che la Commissione aveva dimostrato in modo giuridicamente sufficiente che AF-KLM esercitava un'influenza siffatta sulle sue società figlie durante i periodi in questione, cosicché detta censura si basava su una premessa errata. Esso ha aggiunto, al punto 286 di tale sentenza, che, dal momento

che era esente da errori e tenuto conto della giurisprudenza richiamata ai punti 282 e 283 di detta sentenza, relativa in particolare alla nozione di «impresa», l'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di Air France a partire dal 15 settembre 2004 e di quelle di KLM a partire dal 5 maggio 2004 non violava i principi di responsabilità personale e di personalità delle pene e delle sanzioni.

66 È quindi giocoforza constatare, alla luce di tali elementi e tenuto conto della giurisprudenza richiamata ai punti 56 e 57 della presente sentenza, che l'affermazione della violazione, da parte del Tribunale, dell'obbligo di motivazione ad esso incombente per quanto riguarda il rigetto dell'argomento di AF-KLM diretto a dimostrare che, nel corso dei periodi contestati, Air France e KLM operavano ciascuna in modo indipendente sul mercato non è fondata e deve quindi essere respinta.

67 Inoltre, nei limiti in cui AF-KLM intende contestare la fondatezza delle valutazioni effettuate dal Tribunale ai punti da 218 a 268 della sentenza impugnata, è sufficiente rilevare che, come risulta dalla giurisprudenza ricordata al punto 58 della presente sentenza, una siffatta critica si riferisce alla legalità sostanziale dell'atto controverso e, di conseguenza, non è idonea a fondare una violazione dell'obbligo di motivazione.

68 L'argomento esposto al punto 53 della presente sentenza deve, di conseguenza, essere respinto in quanto infondato.

69 In secondo luogo, occorre ricordare che, conformemente agli articoli 256, paragrafo 1, TFUE e all'articolo 58, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, l'impugnazione deve limitarsi ai motivi di diritto.

70 Il Tribunale è dunque competente in via esclusiva ad accertare e a valutare i fatti rilevanti, nonché a valutare gli elementi di prova. Infatti, qualora tali prove siano state assunte regolarmente e siano stati rispettati i principi generali di diritto e le norme procedurali relative all'onere della prova e all'istruttoria, spetta esclusivamente al Tribunale valutare il valore da attribuire agli elementi ad esso sottoposti. La valutazione di detti fatti e di detti elementi di prova non costituisce, quindi, una questione di diritto, come tale soggetta al controllo della Corte nell'ambito di un'impugnazione, salvo il caso di snaturamento di tali fatti o di tali elementi (sentenze del 28 maggio 1998, Deere/Commissione, C-7/95 P, EU:C:1998:256, punto 22, e del 18 marzo 2021, Pometon/Commissione, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punto 50 e giurisprudenza citata).

71 Orbene, con il suo argomento esposto al punto 54 della presente sentenza, AF-KLM si limita a sostenere che il Tribunale avrebbe dovuto considerare che i numerosi elementi da essa forniti dimostravano la totale assenza di un suo coinvolgimento nelle pratiche in questione, la assenza di una sua interferenza con le attività di Air France e di KLM nel settore del trasporto aereo di merci nonché la piena autonomia di queste ultime sul mercato.

72 A tale riguardo, occorre, in particolare, rilevare che i punti 195 e 197 della sentenza del 27 ottobre 2010, Alliance One International e a./Commissione (T-24/05, EU:T:2010:453), che AF-KLM invoca al fine di dimostrare che, anche nel caso di specie, il Tribunale avrebbe dovuto concludere che essa non esercitava un'influenza determinante sul comportamento delle sue società figlie sul mercato, contengono solo valutazioni di natura fattuale, proprie delle circostanze della causa che ha dato luogo a tale sentenza. Tali valutazioni sono quindi, in ogni caso, irrilevanti nella presente causa. Inoltre, AF-KLM non sostiene che il Tribunale abbia snaturato i fatti e gli elementi di prova che gli sono stati sottoposti.

73 Pertanto, poiché AF-KLM cerca soltanto di ottenere dalla Corte una nuova valutazione del complesso di indizi che essa ha presentato al Tribunale, tale argomento deve essere respinto in quanto irricevibile, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 70 della presente sentenza.

74 Inoltre, nei limiti in cui, con detto argomento, AF-KLM sostiene nuovamente che il Tribunale è venuto meno all'obbligo di motivazione ad esso incombente non spiegando le ragioni per le quali l'insieme degli elementi da essa forniti non consentiva di escludere che essa esercitasse un'influenza determinante sulle sue società figlie, è sufficiente rilevare che tale argomento non si distingue, nella sua sostanza, da quello esposto al punto 53 della presente sentenza e il cui carattere infondato è già stato dimostrato ai punti da 59 a 66 di quest'ultima. Esso deve quindi essere parimenti respinto in quanto infondato, per gli stessi motivi esposti in tali punti da 59 a 66.

75 Di conseguenza, anche l'argomento esposto al punto 54 della presente sentenza deve essere respinto in quanto in parte irricevibile e in parte infondato.

76 La prima parte del primo motivo d'impugnazione deve, di conseguenza, essere respinta in quanto in parte irricevibile e in parte infondata.

Sulla seconda parte, relativa all'imputazione ad AF-KLM delle pratiche di Air France dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004

– *Argomenti delle parti*

77 AF-KLM sostiene che, imputandole le pratiche di Air France dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004, il Tribunale ha violato le norme che disciplinano la successione economica delle imprese all'interno di uno stesso gruppo nonché i principi di responsabilità personale e di personalità delle pene e delle sanzioni.

78 Ai punti 303, 309, 311 e 313 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe indicato che la decisione controversa doveva essere intesa nel senso che la società precedentemente denominata «Société Air France» aveva due successori distinti, ossia AF-KLM, in quanto successore giuridico, e la sua società figlia Air France, in quanto successore economico. Orbene, dato che AF-KLM è una società holding non operativa, che Air France opera sul mercato interessato e che tutte le attività di trasporto aereo della società precedentemente denominata «Société Air France» sono state trasferite ad Air France, il Tribunale avrebbe dovuto constatare che AF-KLM non poteva essere considerata responsabile delle pratiche della società precedentemente denominata «Société Air France» dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004, dato che il successore economico di tale precedente società continuava ad essere attivo sul mercato.

79 La Commissione sostiene che tale parte è irricevibile e, in ogni caso, infondata.

– *Giudizio della Corte*

80 Occorre anzitutto rilevare che la presente parte è fondata sulla premessa secondo cui AF-KLM è stata dichiarata responsabile delle pratiche della società precedentemente denominata «Société Air France» dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004 in quanto successore, economico, giuridico o, ancora, economico e giuridico, di tale società.

81 Tuttavia, i punti 303, 309, 311 e 313 della sentenza impugnata, che AF-KLM invoca a sostegno della suddetta premessa, non hanno la portata che tale parte attribuisce loro.

82 Infatti, al punto 303 della sentenza impugnata, il Tribunale ha rilevato che il punto 1080 della decisione controversa deve essere interpretato nel senso che AF-KLM è ivi considerata responsabile esclusivamente sulla base della continuità giuridica constatata con la società precedentemente denominata «Société Air France». Al punto 309 di tale sentenza, il Tribunale si è limitato a ricordare la giurisprudenza della Corte, derivante dal punto 78 della sentenza del 16 novembre 2000, Cascades/Commissione (C-279/98 P, EU:C:2000:626), secondo la quale, in linea di principio, la responsabilità per l'infrazione incombe alla persona fisica o giuridica che dirigeva l'impresa interessata al momento in cui l'infrazione è stata commessa, pur se, alla data di adozione della decisione che ha constatato l'infrazione, la gestione dell'impresa fosse stata posta sotto la responsabilità di un'altra persona. Al punto 311 di detta sentenza, esso ha constatato che dai punti 22 e 1080 della decisione controversa risultava, e che era pacifico, che la persona giuridica coinvolta nell'infrazione unica e continuata prima del 15 settembre 2004, ossia la società precedentemente denominata «Société Air France», era rimasta in essere dopo tale data, fatto salvo un cambiamento della sua denominazione sociale e del suo oggetto sociale, in quanto tale precedente società, entità giuridica operativa, era divenuta AF-KLM. Al punto 313 della medesima sentenza, il Tribunale ha esaminato l'argomento, invocato da AF-KLM, secondo cui ad Air France, in quanto successore economico, venivano imputati anche tali azioni illecite, per concludere, basandosi a tale riguardo sulla giurisprudenza della Corte, che, dal momento che la responsabilità di AF-KLM per le azioni illecite della società precedentemente denominata «Société Air France» non derivava da quella della sua società figlia Air France, AF-KLM non poteva, nell'ambito del ricorso da essa proposto dinanzi al Tribunale, censurare il fatto che la Commissione avesse imputato a tale società figlia le azioni illecite della società precedentemente denominata «Société Air France» dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004.

83 Tali constatazioni del Tribunale non sono contestate nella presente impugnazione. Inoltre, al punto 245 della sentenza impugnata, anch'esso non contestato, il Tribunale ha rilevato che era pacifico tra le parti che AF-KLM e la società precedentemente denominata «Société Air France», la quale esisteva fino al 15 settembre 2004, costituivano un'unica e medesima persona giuridica, come risultava dai punti 22 e 1080 della decisione controversa.

84 Pertanto, è giocoforza constatare che la premessa sulla quale AF-KLM fonda la presente parte è errata, in quanto AF-KLM non è considerata responsabile delle pratiche della società precedentemente denominata «Société Air France» dal 7 dicembre 1999 al 15 settembre 2004 a causa di un'asserita qualità di successore di tale società, bensì in ragione del fatto che essa garantisce la continuità giuridica dei diritti e degli obblighi di quest'ultima, poiché si tratta della stessa entità giuridica che ha unicamente cambiato denominazione sociale e oggetto sociale, e che essa è quindi direttamente e personalmente responsabile dei comportamenti della stessa prima di quest'ultima data, in quanto autore di tali azioni illecite.

85 Pertanto, il Tribunale non è incorso in alcun errore di diritto dichiarando, in sostanza, al punto 307 della sentenza impugnata, che la giurisprudenza relativa ai criteri che disciplinano l'attribuzione della responsabilità di un'infrazione al diritto della concorrenza dell'Unione nei casi di successioni di imprese non era pertinente nel caso di specie, e quindi negando l'esistenza di un qualsivoglia problema di successione di imprese nel caso di specie, problema che si pone solo quando a una persona viene attribuita la responsabilità del comportamento anticoncorrenziale adottato da un'altra persona.

86 Inoltre, conformemente a una giurisprudenza costante, peraltro ricordata, in sostanza, dal Tribunale al punto 309 della sentenza impugnata, qualora un'impresa violi le norme sulla concorrenza, incombe ad essa, secondo il principio della responsabilità personale, rispondere di tale violazione (sentenza del 24 settembre 2009, Erste Group Bank e a./Commissione, C-125/07 P, C-133/07 P, C-135/07 P e C-137/07 P, EU:C:2009:576, punto 77 e giurisprudenza citata).

87 Del resto, se le imprese potessero sottrarsi a sanzioni per il semplice fatto che la loro identità sia stata modificata a seguito di ristrutturazioni, cessioni o altre modifiche di natura giuridica o organizzativa, lo scopo di reprimere comportamenti contrari al diritto della concorrenza dell'Unione e di prevenirne il ripetersi mediante sanzioni dissuasive sarebbe compromesso (sentenza del 24 settembre 2020, Prysmian e Prysmian Cavi e Sistemi/Commissione, C-601/18 P, EU:C:2020:751, punto 86 e giurisprudenza citata).

88 Da tutto quanto precede risulta che la seconda parte del primo motivo d'impugnazione deve essere respinta in quanto infondata.

89 Il primo motivo d'impugnazione dev'essere pertanto respinto.

Sul secondo motivo d'impugnazione, relativo al difetto di competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE ai servizi di trasporto merci in entrata

90 Il secondo motivo d'impugnazione di AF-KLM si compone di due parti. Con la prima, essa sostiene che il Tribunale ha violato il regolamento n. 411/2004 interpretando erroneamente tale regolamento. Con la seconda, essa deduce che l'analisi degli effetti qualificati effettuata dal Tribunale è in ogni caso viziata da errori di diritto e da una violazione dell'obbligo di motivazione.

Sulla prima parte, vertente su una violazione del regolamento n. 411/2004

– *Argomenti delle parti*

91 AF-KLM afferma che i punti 93 e 97 della sentenza impugnata sono errati in diritto nella parte in cui il Tribunale ha dichiarato che il regolamento n. 411/2004 e la decisione del Comitato misto SEE n. 40/2005 hanno conferito alla Commissione la competenza ad applicare, rispettivamente, gli articoli 101 e 102 TFUE ai collegamenti Unione-paesi terzi a partire dal 1º maggio 2004 e gli articoli 53 e 54 dell'accordo SEE ai collegamenti SEE diversi da quelli Unione-paesi terzi a partire dal 19 maggio 2005, e che tale competenza non escludeva i servizi di trasporto merci in entrata, in quanto non esisteva più una «base testuale espressa» tale da giustificare che detti servizi rimanessero esclusi dal regime istituito dal regolamento n. 1/2003.

92 È vero che il Tribunale avrebbe riconosciuto che l'applicazione del regolamento n. 411/2004 ai servizi di trasporto merci in entrata non è prevista espressamente da quest'ultimo, in quanto il significato delle rotte considerate non è indicato in tale regolamento. Tuttavia, esso avrebbe ritenuto che la mancata menzione espressa dell'incompetenza della Commissione a conoscere dei servizi di trasporto merci in entrata dovesse essere interpretata nel senso che conferisce competenza alla Commissione al riguardo. Orbene, tenuto conto del principio secondo cui l'esistenza di un dubbio nella mente del giudice deve andare a vantaggio dell'impresa destinataria

di una decisione che constata un'infrazione, la normativa applicabile dovrebbe essere interpretata in un senso che non sia sfavorevole a tale impresa. Pertanto, il silenzio del regolamento n. 411/2004 sul significato delle rotte «tra paesi terzi e l'Unione» nonché la menzione espressa, da parte di tale regolamento, della competenza della Commissione nel settore dei trasporti aerei per il traffico «tra la Comunità e i paesi terzi» avrebbero dovuto indurre il Tribunale a interpretare detto regolamento nel senso che esclude i servizi di trasporto merci in entrata dalla competenza della Commissione.

93 La Commissione sostiene che questa prima parte è infondata.

– *Giudizio della Corte*

94 Occorre rilevare, in primo luogo, che, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 411/2004, la disposizione di cui alla lettera c) dell'articolo 32 del regolamento n. 1/2003, che prevedeva che quest'ultimo regolamento non si applicasse «ai trasporti aerei fra aeroporti [dell'Unione] e paesi terzi», è soppressa. Ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 411/2004, tale soppressione è entrata in vigore il 1º maggio 2004. Pertanto, a partire da tale data, il regolamento n. 1/2003, come modificato dal regolamento n. 411/2004, non contiene più alcuna disposizione in forza della quale il regolamento n. 1/2003 non debba applicarsi ai trasporti aerei fra aeroporti dell'Unione e paesi terzi.

95 Inoltre, né le disposizioni del regolamento n. 411/2004 né il preambolo di tale regolamento, in particolare i considerando 2, 3 e 7 di quest'ultimo, fanno emergere, come rilevato, in sostanza, dal Tribunale al punto 94 della sentenza impugnata, che, menzionando, tanto nel titolo di detto regolamento quanto in tali considerando, i trasporti aerei «fra» l'Unione e paesi terzi, il legislatore dell'Unione abbia inteso riferirsi ai soli trasporti aerei che andavano «dall'» Unione» «verso» paesi terzi, o, in altri termini, ai soli trasporti aerei in uscita. Al contrario, il termine «fra», secondo il suo significato abituale nel linguaggio corrente, designa lo spazio che separa due luoghi, due oggetti o due persone. Esso è quindi neutro per quanto riguarda, nel caso di specie, il significato dei trasporti aerei considerati.

96 Di conseguenza, il Tribunale non è incorso in un errore di diritto nel constatare, al punto 93 della sentenza impugnata, che, dal 1º maggio 2004, non esiste più una «base testuale espressa» tale da giustificare che i servizi di trasporto merci in entrata rimangano esclusi dal regime istituito dal regolamento n. 1/2003, come modificato dal regolamento n. 411/2004.

97 In secondo luogo, la sentenza impugnata non fa comunque emergere, contrariamente a quanto suggerito da AF-KLM, alcun dubbio da parte del Tribunale quanto alla portata del regolamento n. 411/2004. A tale riguardo, da un lato, l'affermazione di AF-KLM, secondo cui il Tribunale ha riconosciuto che l'applicazione del regolamento n. 411/2004 ai servizi di trasporto merci in entrata non è prevista espressamente da quest'ultimo, non trova sostegno nella sentenza impugnata. Essa è inoltre confutata dall'interpretazione letterale di tale regolamento esposta al punto 93 della sentenza impugnata. Dall'altro lato, il Tribunale ha altresì rilevato, ai punti da 94 a 96 di tale sentenza, che nulla nella formulazione o nell'economia generale di detto regolamento consente di ritenere che il legislatore dell'Unione abbia inteso mantenere l'esclusione dei servizi di trasporto merci in entrata dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1/2003, che la finalità del regolamento n. 411/2004 deponeva altresì a favore dell'inclusione dei servizi di trasporto merci in entrata in tale ambito di applicazione, e che i lavori preparatori di quest'ultimo regolamento

confermavano che il legislatore dell'Unione non intendeva affatto operare una distinzione tra, in particolare, i collegamenti in entrata e i collegamenti in partenza dal SEE e a destinazione di paesi terzi.

98 In terzo luogo, è pacifico che il regolamento n. 411/2004 è stato integrato nell'accordo SEE con la decisione del Comitato misto SEE n. 40/2005, essendo stato il regolamento n. 1/2003 a sua volta integrato in tale accordo con la decisione del Comitato misto SEE n. 130/2004, e che queste due decisioni sono entrate in vigore il 19 maggio 2005.

99 Da tutto quanto precede risulta che, correttamente, il Tribunale, al punto 97 della sentenza impugnata, ha concluso che i servizi di trasporto merci in entrata rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 411/2004 nonché della decisione del Comitato misto SEE n. 40/2005 e ne ha dedotto che la Commissione non era incorsa in errore nel ritenere, al punto 1041 della decisione controversa, che l'articolo 101 TFUE fosse applicabile al trasporto aereo fra l'Unione e i paesi terzi «in entrambi i sensi», e che le stesse considerazioni valevano per l'articolo 53 dell'accordo SEE riguardo ai collegamenti SEE diversi da quelli Unione-paesi terzi.

100 La prima parte del secondo motivo d'impugnazione deve, di conseguenza, essere respinta in quanto infondata.

Sulla seconda parte, vertente su errori di diritto nell'analisi degli effetti qualificati e sulla violazione dell'obbligo di motivazione

– *Argomenti delle parti*

101 AF-KLM sostiene che, in ogni caso, il Tribunale è incorso in errori di diritto e ha violato l'obbligo di motivazione ad esso incombente giustificando la competenza della Commissione per i servizi di trasporto merci in entrata alla luce del criterio basato sugli effetti qualificati delle pratiche anticoncorrenziali nell'Unione (in prosieguo: il «criterio degli effetti qualificati»), criterio che non è soddisfatto nel caso di specie.

102 Sotto un primo profilo, i punti 122, 126 e 127 della sentenza impugnata sarebbero viziati da una violazione dell'articolo 101 TFUE e da una confusione tra, da un lato, la competenza territoriale della Commissione e, dall'altro, la qualificazione di una pratica come restrizione della concorrenza. Infatti, affermando che l'applicazione del criterio degli effetti qualificati non può richiedere la dimostrazione degli effetti concreti che presuppone la qualificazione di un comportamento come restrizione della concorrenza «per effetto», il Tribunale avrebbe ritenuto che è possibile prescindere dalla dimostrazione degli effetti qualificati di una pratica attuata al di fuori del SEE qualora quest'ultima possa essere qualificata come restrizione della concorrenza per oggetto. Orbene, ciò sarebbe inesatto dato che, al fine di stabilire, alla luce del criterio degli effetti qualificati, l'eventuale competenza della Commissione per quanto riguarda le pratiche attuate al di fuori del SEE, tale istituzione dovrebbe dimostrare che le pratiche in questione producono effetti prevedibili, immediati e sostanziali nel SEE, e che tali effetti sono probabili. Nessuno di tali criteri corrisponderebbe a quelli che definiscono gli eventuali effetti di un'infrazione per oggetto. L'analisi del criterio degli effetti qualificati non può essere attenuata in presenza di una restrizione della concorrenza per oggetto.

103 Sotto un secondo profilo, il Tribunale non avrebbe applicato lo standard probatorio definito dalla Corte nella sentenza del 6 settembre 2017, Intel/Commissione (C-413/14 P, EU:C:2017:632), a proposito della dimostrazione degli effetti qualificati e avrebbe violato l'obbligo di motivazione ad esso incombente. Per quanto riguarda le pratiche attuate al di fuori del SEE e riguardanti servizi negoziati e fatturati a clienti situati al di fuori del SEE, l'accertamento della competenza della Commissione a conoscerne richiederebbe che tale istituzione dimostri che tali pratiche hanno effetti «prevedibili, immediati e sostanziali nel SEE». Orbene, ai punti 135, 136 e 150 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe considerato che effetti indiretti e di cui esso stesso avrebbe riconosciuto il carattere incerto erano sufficienti a caratterizzare «effetti qualificati», ai sensi della giurisprudenza della Corte, e tale incertezza, del resto, non è più menzionata al punto 152 di tale sentenza. Detti effetti non potrebbero tuttavia essere dimostrati quando sono troppo remoti o puramente ipotetici.

104 Sotto un terzo profilo, il Tribunale non avrebbe né dimostrato né verificato il carattere «probabile» degli asseriti effetti qualificati. Al pari della Commissione, il Tribunale si sarebbe limitato a ricordare la natura dell'infrazione, senza verificare l'effetto dei sovrapprezzi sul prezzo di vendita totale dei servizi di trasporto merci, mentre tali sovrapprezzi avrebbero rappresentato in media solo il 18% del prezzo finale dei servizi nel corso degli anni 2004-2005. Il Tribunale non avrebbe neppure cercato di verificare se e in quale misura gli spedizionieri avessero effettivamente ripercosso sugli speditori tale asserito aumento di prezzo sul costo totale del trasporto, né se e in quale misura gli speditori avessero trasferito tale asserito aumento del costo del trasporto sui consumatori.

105 Sotto un quarto profilo, nella fase dell'analisi della prevedibilità degli effetti, il Tribunale avrebbe adottato una motivazione circolare, imponendo ad AF-KLM di fornire una prova impossibile, e invertito illegittimamente l'onere della prova. Così, ai punti 139, 140 e 143 della sentenza impugnata, esso avrebbe addebitato ad AF-KLM di non aver dimostrato che un «effetto di vasi comunicanti» fosse probabile al punto da rendere imprevedibile l'effetto in questione, vale a dire l'aumento dei prezzi. Orbene, l'onere della prova di tale dimostrazione sarebbe stato a carico della Commissione. AF-KLM rileva di aver invocato tale effetto nell'ambito del procedimento amministrativo, ma che la Commissione si sarebbe limitata a sottolineare che si trattava di una restrizione della concorrenza per oggetto, senza analizzare la pertinenza di detto effetto nella decisione controversa.

106 Sotto un quinto profilo, dai punti 175 e seguenti della sentenza impugnata risulterebbe che il Tribunale ha ritenuto di poter giustificare la competenza della Commissione a conoscere dei collegamenti in entrata facendo riferimento alla natura unica e continuata dell'infrazione. Tuttavia, la nozione di «infrazione unica e continuata» non consentirebbe di estendere l'ambito dei divieti ai sensi dei Trattati. Il riferimento effettuato al riguardo dal Tribunale al punto 57 della sentenza del 6 settembre 2017, Intel/Commissione (C-413/14 P, EU:C:2017:632), sarebbe irrilevante e non terrebbe conto della portata di tale sentenza. Infatti, la causa che ha dato luogo a quest'ultimo avrebbe riguardato una pratica attuata a livello globale, su un mercato geografico unico di dimensione mondiale e avente un impatto, in particolare, nel SEE, mentre, nel caso di specie, le pratiche sarebbero state attuate su mercati geografici distinti, alcuni dei quali, come quello dei collegamenti in entrata, si collocano al di fuori del SEE. Così facendo, il Tribunale avrebbe inoltre invertito le fasi del ragionamento. Occorrerebbe anzitutto valutare se ciascun elemento sostanziale dell'infrazione rientri nella competenza della Commissione. Solo successivamente, se del caso, occorrerebbe valutare se le diverse pratiche considerate seguano un

piano d'insieme nell'ambito di un'infrazione unica e continuata. Pratiche che la Commissione non è competente a prendere in considerazione non potrebbero essere artificiosamente collegate *ex post* a pratiche che rientrano nella sua competenza.

107 Sotto un sesto profilo, al fine di dimostrare effetti qualificati, il Tribunale avrebbe sostituito la propria motivazione a quella della decisione controversa, in violazione della giurisprudenza. Pertanto, mentre l'esistenza degli effetti qualificati sarebbe esaminata solo al punto 1045 della decisione controversa, l'analisi, del resto insufficiente, effettuata dal Tribunale non figurerebbe in tale decisione. AF-KLM rinvia, a tale riguardo, all'analisi svolta dal Tribunale nel valutare la pertinenza dell'«effetto di cui si tratta», ai punti da 118 a 137 della sentenza impugnata, la prevedibilità di tale effetto, ai punti da 138 a 155 di tale sentenza, il carattere sostanziale di detto effetto, ai punti da 156 a 166 di detta sentenza, il carattere immediato di quest'ultimo, ai punti da 167 a 174 della medesima sentenza, nonché gli effetti dell'infrazione unica e continuata, ai punti da 175 a 187 della sentenza impugnata. In ciascuna di tali fasi, il Tribunale si sarebbe basato su elementi sui quali la Commissione non si sarebbe fondata nella suddetta decisione. Esso avrebbe quindi adottato una nuova motivazione per giustificare il ragionamento erroneo della Commissione. In ogni caso, anche supponendo che la Commissione abbia effettivamente motivato l'esistenza degli effetti qualificati sulla base dei punti della decisione controversa considerati dal Tribunale nella sentenza impugnata, una siffatta regolarizzazione a posteriori sarebbe insufficiente, in quanto la mancanza di motivazione dell'atto contestato non può essere sanata dal fatto che l'interessato venga a conoscenza delle motivazioni di quest'ultimo nel corso del procedimento giurisdizionale.

108 La Commissione replica che la seconda parte del secondo motivo d'impugnazione è infondata.

– *Giudizio della Corte*

109 In primo luogo, occorre rilevare, al pari di AF-KLM, che il Tribunale ha indicato, al punto 122 della sentenza impugnata che, in presenza di un comportamento che, come nel caso di specie, la Commissione ha ritenuto rivelasse un grado di nocività per la concorrenza nel mercato interno o nel SEE tale da poter essere qualificato come restrizione della concorrenza «per oggetto» ai sensi dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE, l'applicazione del criterio degli effetti qualificati non può richiedere la dimostrazione degli effetti concreti che la qualificazione di un comportamento come restrizione della concorrenza «per effetto» ai sensi di tali disposizioni comporta.

110 Analogamente, esso ha osservato, al punto 126 di tale sentenza, che interpretare il criterio degli effetti qualificati, come sembra suggerire AF-KLM, nel senso che esso richieda la prova degli effetti concreti del comportamento controverso anche in presenza di una restrizione della concorrenza «per oggetto», equivarrebbe ad assoggettare la competenza della Commissione a constatare e sanzionare un'infrazione all'articolo 101 TFUE e all'articolo 53 dell'accordo SEE a una condizione che non trova fondamento nella formulazione di tali disposizioni.

111 Il Tribunale ne ha dedotto, al punto 127 di detta sentenza, che AF-KLM, da un lato, non poteva validamente addebitare alla Commissione di essere incorsa in errore nel ritenere che il criterio degli effetti qualificati fosse soddisfatto, sebbene quest'ultima, ai punti 917, 1190 e 1277 della decisione controversa, avesse affermato di non essere tenuta a valutare gli effetti anticoncorrenziali del comportamento controverso alla luce dell'oggetto anticoncorrenziale di

quest'ultimo e, dall'altro, non poteva neppure dedurre da tali punti che la Commissione non avesse effettuato alcuna analisi degli effetti prodotti da detto comportamento nel mercato interno o all'interno del SEE ai fini dell'applicazione di tale criterio.

112 Tuttavia, come già indicato come già indicato nelle ragioni esposte in secondo luogo in tale punto 127, da detti punti contestati da AF-KLM non si può dedurre che, al fine di dimostrare che il criterio degli effetti qualificati era soddisfatto nel caso di specie, il Tribunale abbia ritenuto che fosse sufficiente che l'intesa controversa potesse essere qualificata come restrizione della concorrenza per oggetto.

113 Infatti, da una lettura complessiva dei punti da 118 a 136 della sentenza impugnata risulta che, nei suddetti punti contestati, il Tribunale si è limitato a respingere l'argomento che AF-KLM gli aveva sottoposto, sintetizzato alla fine del punto 105 di detta sentenza. Così, in tali punti, esso ha esposto le ragioni per le quali AF-KLM sosteneva a torto che il fatto che – nelle motivazioni della decisione controversa relative, per il punto 917, alla qualificazione della restrizione della concorrenza in questione e, per i punti 1190 e 1277, al calcolo dell'ammenda – la Commissione avesse indicato che non era necessario dimostrare effetti anticoncorrenziali reali dato che l'oggetto anticoncorrenziale dei comportamenti contestati era dimostrato, testimoniava che la Commissione, a causa di tale oggetto anticoncorrenziale, si era astenuta dal valutare se i comportamenti in parola avessero prodotto gli effetti qualificati richiesti al fine di dimostrare la sua competenza ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE ai servizi di trasporto merci in entrata.

114 Orbene, da un lato, rispondendo, in sostanza, che il criterio degli effetti qualificati, che serve a fondare la competenza extraterritoriale della Commissione, si distingue dalla questione se l'intesa controversa possa essere qualificata come restrizione della concorrenza, ai sensi dell'articolo 101 TFUE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE, il Tribunale non è incorso in un errore di diritto. Come parimenti rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 42 delle sue conclusioni, il criterio degli effetti qualificati, che può servire da fondamento alla competenza extraterritoriale di applicazione delle regole di concorrenza dell'Unione e del SEE da parte della Commissione alla luce del diritto internazionale pubblico, non coincide con il criterio sostanziale relativo alla restrizione della concorrenza, per oggetto o per effetto, all'interno del mercato interno dell'Unione o del SEE, al quale è soggetta la competenza della Commissione a constatare e sanzionare, ai sensi del diritto dell'Unione, una violazione di tali regole di concorrenza.

115 Dall'altro lato, l'analisi del Tribunale volta a stabilire se la Commissione avesse correttamente ritenuto che il criterio degli effetti qualificati fosse soddisfatto nel caso di specie è esposta ai punti da 137 a 174 della sentenza impugnata per quanto riguarda il coordinamento relativo ai servizi di trasporto merci in entrata considerato isolatamente e ai punti da 175 a 186 di tale sentenza per quanto riguarda l'infrazione unica e continuata considerata nel suo insieme.

116 Ciò premesso, AF-KLM effettua una lettura erronea della sentenza impugnata laddove sostiene che il Tribunale ha ritenuto che, al fine di stabilire, sulla base del criterio degli effetti qualificati, la competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE a comportamenti adottati al di fuori del territorio del SEE, fosse possibile evitare di dimostrare tali effetti quando i comportamenti in parola possono essere qualificati come restrizione della concorrenza per oggetto. L'argomento esposto al punto 102 della presente sentenza deve, di conseguenza, essere respinto in quanto infondato.

117 In secondo luogo, occorre ricordare che il criterio degli effetti qualificati persegue, al pari del criterio fondato sul luogo di attuazione delle pratiche anticoncorrenziali, l'obiettivo di includere comportamenti che, certamente, non sono stati adottati nel territorio dell'Unione o, a seconda dei casi, del SEE, ma i cui effetti anticoncorrenziali possono farsi sentire sul mercato dell'Unione o del SEE. In tal modo, il criterio degli effetti qualificati consente di giustificare l'applicazione del diritto della concorrenza dell'Unione o del SEE alla luce del diritto internazionale pubblico, qualora sia prevedibile che il comportamento considerato produca un effetto immediato sostanziale nell'Unione o nel SEE. A questo proposito, è sufficiente tener conto degli effetti probabili di un comportamento sulla concorrenza perché sia soddisfatta la condizione relativa al requisito della prevedibilità. Inoltre, è sufficiente che il comportamento di cui si tratta «possa» avere effetti immediati nell'Unione o nel SEE perché sia soddisfatto il requisito dell'immediatezza (v., in tal senso, sentenza del 6 settembre 2017, Intel/Commissione, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punti 45, 49, 51 e 52).

118 Pertanto, come sostiene AF-KLM, per dimostrare che il criterio degli effetti qualificati è soddisfatto, la Commissione deve dimostrare che le pratiche di cui si tratta hanno effetti prevedibili, immediati e sostanziali nell'Unione o, come nel caso di specie, nel SEE, criteri che il Tribunale ha peraltro ricordato ai punti 116 e 137 della sentenza impugnata. Tuttavia, contrariamente a quanto dedotto da AF-KLM con l'argomento da essa esposto al punto 103 della presente sentenza, il Tribunale, ai punti 135, 136 e 150 della sentenza impugnata, non si è discostato da tale criterio considerando che solo effetti indiretti e incerti erano sufficienti a caratterizzare l'esistenza di effetti qualificati, ai sensi della giurisprudenza ricordata al punto precedente della presente sentenza.

119 Anzitutto, come risulta da una lettura complessiva dei punti 111, 112, 115 e da 128 a 137 della sentenza impugnata, tali punti 135 e 136 si inseriscono nell'analisi del Tribunale relativa alla valutazione della pertinenza della prima motivazione sulla quale la Commissione si è basata al punto 1045 della decisione controversa per fondare la sua constatazione secondo cui il criterio degli effetti qualificati era soddisfatto nel caso di specie. Tale motivazione atteneva ai «maggiori costi del trasporto aereo verso il SEE e quindi i prezzi più elevati delle merci importate [potevano avere], per loro natura, effetti sui consumatori all'interno del SEE», motivazione alla quale il Tribunale ha fatto riferimento quale «effetto di cui si tratta» (in prosieguo: l'«effetto sui prezzi delle merci importate»), a proposito del quale AF-KLM sosteneva che non esso rientrava tra gli effetti prodotti dal comportamento controverso di cui la Commissione poteva fondatamente tener conto ai fini dell'applicazione del criterio degli effetti qualificati.

120 Poiché i punti 135 e 136 della sentenza impugnata non vertono dunque sulla questione se l'effetto sui prezzi delle merci importate presentasse il carattere prevedibile, sostanziale e immediato richiesto, ne deriva che l'argomento esposto al punto 103 della presente sentenza, nella parte in cui riguarda tali punti 135 e 136, si basa su una lettura erronea della sentenza impugnata. Esso deve quindi essere respinto in quanto infondato.

121 Inoltre, nella parte in cui tale argomento riguarda il punto 150 della sentenza impugnata, occorre rilevare che, se è vero che tale punto figura nella parte di tale sentenza relativa al carattere prevedibile dell'effetto sui prezzi delle merci importate, in quest'ultima il Tribunale si è limitato ad affermare che, «[i]n tali circostanze», era ragionevolmente prevedibile per i vettori incriminati che gli spedizionieri avrebbero trasferito un siffatto costo aggiuntivo sugli speditori mediante un aumento del prezzo dei servizi di spedizione. È quindi giocoforza constatare che, in detto punto, il Tribunale non ha indicato che effetti soltanto indiretti e incerti, o ancora «remoti o puramente

ipotetici», sarebbero sufficienti a caratterizzare l'esistenza di effetti qualificati, ai sensi della giurisprudenza della Corte. Tale argomento, quindi, si basa anch'esso su una lettura erronea della sentenza impugnata, e deve essere respinto in quanto infondato.

122 Infine, nei limiti in cui il medesimo argomento equivale, in sostanza, a contestare la valutazione effettuata dal Tribunale del carattere prevedibile dell'effetto sui prezzi delle merci importate, esso non si distingue da quello esposto al punto 105 della presente sentenza, esaminato ai punti da 134 a 138 della presente sentenza.

123 Da quanto precede risulta che, con la riserva individuata al punto precedente, l'argomento esposto al punto 103 della presente sentenza deve essere respinto in quanto infondato.

124 In terzo luogo, occorre rilevare, anzitutto, che dalla giurisprudenza ricordata al punto 117 della presente sentenza risulta che il requisito relativo alla «probabilità» degli effetti qualificati cui AF-KLM fa riferimento non si distingue da quello relativo alla prevedibilità di tali effetti, dato che, conformemente alla suddetta giurisprudenza, è sufficiente tener conto dei probabili effetti di un comportamento sulla concorrenza perché sia soddisfatta la condizione relativa al requisito della prevedibilità. Pertanto, AF-KLM non può utilmente addebitare al Tribunale, come esposto al punto 104 della presente sentenza, di aver omesso di dimostrare e di verificare la probabilità dell'effetto sui prezzi delle merci importate, sebbene, ai punti da 138 a 155 della sentenza impugnata, il Tribunale abbia analizzato la prevedibilità di tale effetto.

125 Inoltre, nei limiti in cui, con l'argomento esposto in tale punto 104, AF-KLM sostiene che il Tribunale non ha né dimostrato né verificato il carattere prevedibile dell'effetto sui prezzi delle merci importate, è sufficiente constatare che tale affermazione è contraddetta dai suddetti punti da 138 a 155 della sentenza impugnata, che espongono proprio l'analisi del Tribunale relativa alla valutazione del carattere prevedibile di tale effetto, di cui AF-KLM afferma l'inesistenza.

126 Infine, ai punti da 140 a 142 della sentenza impugnata, il Tribunale ha constatato che il sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni si risolvevano, come risultava dai punti 846, 909, 1199 e 1208 della decisione controversa, in un comportamento collusivo di fissazione orizzontale dei prezzi, che, secondo la giurisprudenza della Corte, è pacifico che comporta in particolare aumenti di prezzo che sfociano in una cattiva allocazione delle risorse a detrimento, in particolare dei consumatori. Esso ha pertanto considerato che era prevedibile per i vettori incriminati che la fissazione orizzontale del sovrapprezzo carburante e del sovrapprezzo di sicurezza avrebbe comportato l'aumento del loro livello, e che il rifiuto di pagare commissioni era tale da rafforzare un siffatto aumento. Il Tribunale ha infatti constatato che un siffatto rifiuto consisteva in un rifiuto concordato di concedere agli spedizionieri sconti sui sovrapprezzi e mirava così a consentire ai vettori incriminati di «mantenere sotto controllo» l'incertezza in materia di tariffazione che la concorrenza sul pagamento di commissioni avrebbe potuto creare e di sottrarre così i sovrapprezzi al gioco della concorrenza, come rilevato dalla Commissione ai punti 874 e 879 della decisione controversa.

127 Il Tribunale ha aggiunto, al punto 143 della sentenza impugnata, che il prezzo dei servizi di trasporto merci è composto, come risultava dal punto 17 di tale decisione, dalle tariffe e dai sovrapprezzi, tra cui il sovrapprezzo carburante e il sovrapprezzo di sicurezza e che, salvo ritenere che un aumento del sovrapprezzo carburante e del sovrapprezzo di sicurezza sarebbe stato compensato, attraverso un effetto di vasi comunicanti sufficientemente probabile, da una

corrispondente riduzione delle tariffe e di altri sovrapprezzi, un siffatto aumento era, in linea di principio, tale da comportare un aumento del prezzo totale dei servizi di trasporto merci in entrata.

128 Esso ha altresì esaminato, ai punti da 147 a 150 della sentenza impugnata, se fosse prevedibile per i vettori incriminati che gli spedizionieri trasferissero tale aumento sui propri clienti, vale a dire gli speditori, mediante un aumento del prezzo dei servizi di spedizione, circostanza che ha ritenuto ragionevolmente prevedibile per i vettori incriminati. A tale riguardo, esso ha rilevato che il prezzo dei servizi di trasporto merci era, per gli spedizionieri e come risultava, in sostanza, dai punti 14 e 70 di detta decisione, un costo variabile il cui aumento ha, in linea di principio, l'effetto di aumentare il costo marginale rispetto al quale gli spedizionieri definiscono i propri prezzi. Ai punti da 151 a 153 di tale sentenza, esso ha altresì constatato che, come risultava dai punti 70 e 1031 della medesima decisione, il costo delle merci di cui gli spedizionieri organizzano generalmente il trasporto integrato a nome degli speditori integra il prezzo dei servizi di spedizione e in particolare quello dei servizi di trasporto merci, cosicché era anche prevedibile per i vettori incriminati che l'infrazione unica e continuata avesse come effetto, nella parte in cui riguardava i collegamenti in entrata, un aumento del prezzo delle merci importate nel SEE.

129 Alla luce della giurisprudenza ricordata al punto 117 della presente sentenza, secondo la quale è sufficiente tener conto dei probabili effetti di un comportamento sulla concorrenza perché sia soddisfatta la condizione relativa al requisito della prevedibilità, si deve constatare che, in tali punti della sentenza impugnata, il Tribunale ha effettivamente svolto la verifica richiesta e che esso non è incorso in un errore di diritto nel concludere che la Commissione aveva così sufficientemente dimostrato che l'effetto sui prezzi delle merci importate rivestiva il carattere prevedibile richiesto.

130 Infatti, come parimenti rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 73 delle sue conclusioni, devono essere considerati prevedibili, ai sensi di tale giurisprudenza, tutti i danni che, in base alla comune esperienza, i partecipanti all'intesa devono ragionevolmente attendersi, in contrapposizione ai danni derivanti da una catena del tutto eccezionale di circostanze. Orbene, come già rilevato al punto 126 della presente sentenza e come ricordato anche dal Tribunale al punto 140 della sentenza impugnata, è pacifico che certi comportamenti collusivi, come quelli che portano alla fissazione orizzontale dei prezzi mediante cartelli, determinano riduzioni della produzione e aumenti dei prezzi, dando luogo a una cattiva allocazione delle risorse a detrimento, in particolare, dei consumatori (v., in tal senso, sentenza dell'11 settembre 2014, CB/Commissione, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, punto 51).

131 Pertanto, contrariamente a quanto afferma AF-KLM, al fine di dimostrare la prevedibilità dell'effetto sui prezzi delle merci importate, non era necessario che il Tribunale verificasse concretamente l'effetto dei sovrapprezzi sul prezzo di vendita totale dei servizi di trasporto merci, né se e in quale misura gli spedizionieri avessero effettivamente ripercosso sugli speditori tale aumento di prezzo, né se e in quale misura gli speditori avessero effettivamente trasferito tale aumento del costo del trasporto sui consumatori.

132 Peraltro, il Tribunale ha effettivamente tenuto conto del fatto che i sovrapprezzi rappresentavano, in media, il 18% del prezzo totale fatturato agli spedizionieri da Air France nel corso degli anni 2004-2005, elemento menzionato al punto 163 della sentenza impugnata, nell'ambito dell'analisi, da parte del Tribunale, del carattere sostanziale dell'effetto sui prezzi delle merci importate.

133 L'argomento esposto al punto 104 della presente sentenza deve, di conseguenza, essere respinto in quanto infondato.

134 In quarto luogo, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, spetta alla Commissione produrre gli elementi di prova idonei a dimostrare sufficientemente l'esistenza dei fatti costitutivi di un'infrazione al diritto della concorrenza. Per contro, spetta all'impresa che solleva un mezzo difensivo contro la constatazione di una siffatta infrazione fornire la prova che tale mezzo difensivo deve essere accolto. Tuttavia, anche se, secondo tali principi, l'onere della prova grava tanto sulla Commissione quanto sull'impresa interessata, gli elementi di fatto che una parte fa valere possono essere tali da obbligare l'altra parte a fornire una spiegazione o una giustificazione, in mancanza della quale è lecito concludere che le norme in materia di onere della prova siano state soddisfatte (v., in particolare, sentenza del 21 dicembre 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, punto 120 e giurisprudenza citata).

135 Fondata sulle norme generali in materia di produzione delle prove, tale giurisprudenza è trasponibile alla situazione in cui la Commissione deve dimostrare la propria competenza territoriale nei confronti di comportamenti che hanno origine al di fuori del territorio dell'Unione o del SEE.

136 Nel caso di specie, come già esposto al punto 127 della presente sentenza, il Tribunale ha constatato, al punto 143 della sentenza impugnata, che, salvo ritenere che un aumento del sovrapprezzo carburante e del sovrapprezzo di sicurezza sarebbe compensato, attraverso un effetto di vasi comunicanti sufficientemente probabile, da una corrispondente riduzione delle tariffe e di altri sovrapprezzi, un siffatto aumento era, in linea di principio, tale da comportare un aumento del prezzo totale dei servizi di trasporto merci in entrata. È vero che ha aggiunto che AF-KLM non aveva dimostrato che un effetto di vasi comunicanti fosse probabile al punto da rendere imprevedibile l'effetto sui prezzi delle merci importate. Tuttavia, come risulta dal punto 126 della presente sentenza, tale constatazione è preceduta, ai punti da 140 a 142 nonché nella prima frase del punto 143 della sentenza impugnata, da un'analisi al termine della quale il Tribunale ha considerato che era prevedibile per i vettori incriminati che la fissazione orizzontale del sovrapprezzo carburante e del sovrapprezzo di sicurezza nonché il rifiuto di pagare commissioni comportasse un aumento del prezzo totale dei servizi di trasporto merci in entrata.

137 Pertanto, è solo dopo aver constatato che, nella decisione controversa, la Commissione aveva sufficientemente dimostrato il carattere prevedibile di un siffatto aumento che il Tribunale ha esaminato se AF-KLM avesse fornito elementi che consentissero di confutare tale constatazione. Poiché AF-KLM ha sostenuto al riguardo l'esistenza di un «effetto di vasi comunicanti», esso ha constatato, al punto 144 della sentenza impugnata, che la relazione economica da essa invocata per dimostrare tale effetto si limitava, in realtà, a evidenziare una correlazione tra l'evoluzione reale del livello del sovrapprezzo di sicurezza fatturato da Air France e da KLM e quella del prezzo del cherosene, senza tuttavia provare che fosse sufficientemente probabile che un aumento del sovrapprezzo carburante fosse compensato da una corrispondente riduzione delle tariffe e di altri sovrapprezzi al punto da rendere imprevedibile l'effetto sui prezzi delle merci importate.

138 Orbene, tenuto conto della giurisprudenza ricordata al punto 134 della presente sentenza, il Tribunale, senza invertire illegittimamente l'onere della prova, ha potuto considerare, da un lato, che, avendo constatato, in sostanza, ai punti da 140 a 142 nonché alla prima frase del punto 143 della sentenza impugnata, che la Commissione aveva sufficientemente dimostrato, nella decisione controversa, la prevedibilità dell'aumento del prezzo totale dei servizi di trasporto merci in entrata

a causa del sovrapprezzo carburante e del sovrapprezzo di sicurezza, spettava ad AF-KLM fornire la prova contraria e, dall'altro, che, in mancanza di una siffatta prova contraria soddisfacente, AF-KLM non era riuscita a confutare la constatazione da esso precedentemente effettuata.

139 Peraltro, nei limiti in cui AF-KLM sostiene che, così facendo, il Tribunale ha adottato una motivazione circolare e le ha imposto di fornire una prova impossibile, poiché la Commissione ha rifiutato di tener conto di tale effetto nella decisione controversa invocando la qualificazione delle pratiche controverse come restrizione della concorrenza per oggetto, è sufficiente rilevare che tale argomento è fondato sulla stessa premessa dell'argomento esposto al punto 102 della presente sentenza, di cui è già stata dimostrata l'erroneità ai precedenti punti da 109 a 116.

140 Di conseguenza, anche l'argomento esposto al punto 105 della presente sentenza deve essere respinto in quanto infondato.

141 In quinto luogo, per quanto riguarda l'argomento esposto al punto 107 della presente sentenza, che occorre esaminare in penultimo luogo, occorre ricordare che, certamente, dalla giurisprudenza risulta che la portata del controllo di legittimità previsto all'articolo 263 TFUE si estende a tutti gli elementi delle decisioni della Commissione relative ai procedimenti in applicazione degli articoli 101 e 102 TFUE di cui il Tribunale garantisce un controllo approfondito, in diritto e in fatto, alla luce dei motivi dedotti dalla parte ricorrente e in considerazione di tutti gli elementi sottoposti da quest'ultima. Tuttavia, nell'ambito di tale controllo, i giudici dell'Unione non possono, in ogni caso, sostituire la propria motivazione a quella dell'autore dell'atto di cui si tratta (sentenza del 4 luglio 2024, Westfälische Drahtindustrie e Pampus Industriebeteiligungen/Commissione, C-70/23 P, EU:C:2024:580, punto 38 e giurisprudenza citata).

142 Il Tribunale non può quindi colmare, con la propria motivazione, una lacuna nella motivazione dell'atto impugnato, in modo tale che il suo esame non si ricolleghi ad alcuna valutazione contenuta in quest'ultimo (sentenza del 18 luglio 2013, UEFA/Commissione, C-201/11 P, EU:C:2013:519, punto 65 e giurisprudenza citata).

143 Tuttavia, quando il Tribunale si limita a rispondere all'argomento dedotto dinanzi ad esso e ad esplicitare in tal modo la motivazione dell'atto impugnato, non si può ritenere che esso sostituisca la propria motivazione a quella dell'autore di tale atto (v., in tal senso, sentenze del 12 giugno 2014, Deltafina/Commissione, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, punto 56, e del 23 novembre 2023, Ryanair/Commissione, C-209/21 P, EU:C:2023:905, punto 49).

144 Nel caso di specie, come risulta dai punti 112 e 128 della sentenza impugnata, la prima frase del punto 1045 della decisione controversa conteneva, sia pure in modo succinto, gli elementi che hanno consentito al Tribunale di verificare che la Commissione aveva accertato la propria competenza extraterritoriale alla luce del criterio degli effetti qualificati. Infatti, sono questi elementi che, letti alla luce degli altri punti pertinenti di tale decisione, menzionati ai punti 133, da 140 a 143, 145, 148, 151, da 159 a 161, 164 e 165 della sentenza impugnata, hanno consentito al Tribunale di verificare che la Commissione avesse effettivamente dimostrato l'esistenza di tali effetti. Risulta, peraltro, dai punti da 118 a 174 della sentenza impugnata che, in tali punti, il Tribunale si è limitato a rispondere all'argomento che gli era stato presentato da AF-KLM e ad esplicitare la motivazione della decisione controversa, più in particolare traendo talune indicazioni dagli elementi che figuravano in tale decisione. Pertanto, tenuto conto della giurisprudenza ricordata al punto precedente della presente sentenza, l'asserita sostituzione della motivazione per tali punti da 118 a 174 non è dimostrata.

145 Inoltre, in tali circostanze, non si può neppure ritenere che, statuendo in tal modo, il Tribunale abbia regolarizzato la mancanza di motivazione della decisione controversa riguardo alla competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE ai servizi di trasporto merci in entrata, in violazione della giurisprudenza secondo la quale una mancanza di motivazione non può essere sanata dal fatto che l'interessato venga a conoscenza dei motivi della decisione nel corso del procedimento dinanzi alla Corte (sentenza del 28 giugno 2005, Dansk Rørindustri e a./Commissione, C-189/02 P, C-202/02 P, da C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, punto 463 e giurisprudenza citata). Infatti, come risulta dal punto precedente della presente sentenza, tale assenza di motivazione della decisione controversa, che del resto non era stata nemmeno dedotta dinanzi al Tribunale, non è dimostrata.

146 Inoltre, nei limiti in cui tale argomento di AF-KLM riguarda le motivazioni di cui ai punti da 175 a 186 della sentenza impugnata, occorre constatare che queste ultime figurano nella parte della sentenza impugnata dedicata all'analisi del terzo motivo che era stato preso in considerazione dalla Commissione nella decisione controversa per dimostrare la propria competenza a conoscere del comportamento controverso, quale identificato al punto 113 della sentenza impugnata, vale a dire la motivazione relativa agli effetti dell'infrazione unica e continuata considerata nel suo insieme. Orbene, tale parte della sentenza impugnata è specificamente presa in considerazione dall'argomento di AF-KLM esposto al punto 106 della presente sentenza. L'allegazione relativa alla sostituzione della motivazione, nella parte in cui riguarda tali punti da 175 a 186, sarà quindi esaminata congiuntamente a quest'ultima, ai punti 148 e 149 della presente sentenza.

147 Di conseguenza, l'argomento esposto al punto 107 della presente sentenza deve essere respinto in quanto infondato.

148 In sesto e ultimo luogo, per quanto riguarda l'argomento esposto al punto 106 della presente sentenza nonché quello esposto al punto 107 della stessa nella parte in cui riguarda i punti da 175 a 186 della sentenza impugnata, occorre osservare che AF-KLM si limitava, con il suo quarto motivo di annullamento dinanzi al Tribunale, a contestare la competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE al comportamento controverso nella parte in cui riguardava i servizi di trasporto merci in entrata.

149 A questo proposito, il Tribunale ha concluso, al punto 174 della sentenza impugnata, che la Commissione poteva fondatamente ritenere che il criterio degli effetti qualificati fosse soddisfatto per quanto riguarda il coordinamento relativo ai servizi di trasporto merci in entrata considerato isolatamente, cosicché la competenza della Commissione ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE al comportamento controverso, nella misura in cui era contestata, era dimostrata. Ne consegue che il Tribunale ha esaminato soltanto *ad abundantiam*, ai punti da 175 a 186 della sentenza impugnata, se la Commissione, al fine di accertare la propria competenza ad applicare l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE al comportamento controverso, potesse altresì fondatamente ritenere, al punto 1046 della decisione controversa, che il criterio degli effetti qualificati fosse soddisfatto alla luce degli effetti dell'infrazione unica e continuata considerata nel suo insieme.

150 Inoltre, come risulta dall'insieme dell'analisi che precede relativa alla seconda parte del secondo motivo d'impugnazione, il Tribunale ha concluso in tal senso al punto 174 della sentenza impugnata senza incorrere negli errori e nella sostituzione della motivazione addebitatigli.

151 In tali circostanze, occorre constatare che detto argomento riguarda una motivazione *ad abundantiam* della sentenza impugnata. Orbene, secondo costante giurisprudenza, censure dirette contro una motivazione *ad abundantiam* di una decisione del Tribunale non possono comportare l'annullamento della decisione stessa e sono dunque da considerarsi inoperanti (sentenze del 15 ottobre 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, da C-250/99 P a C-252/99 P e C-254/99 P, EU:C:2002:582, punto 537, nonché del 4 ottobre 2024, thyssenkrupp/Commissione, C-581/22 P, EU:C:2024:821, punto 263 e giurisprudenza citata).

152 Detto argomento deve, di conseguenza, essere respinto in quanto inoperante.

153 Da tutto quanto precede risulta che la seconda parte del secondo motivo d'impugnazione deve essere respinta in quanto in parte infondata e in parte inoperante, così come, di conseguenza, il secondo motivo nel suo complesso.

Sul terzo motivo d'impugnazione, relativo alla presa in considerazione dei regimi normativi

Argomenti delle parti

154 AF-KLM sostiene che il Tribunale, nell'ambito della presa in considerazione dei regimi normativi, ha violato il principio della parità di trattamento nonché l'obbligo di motivazione ad esso incombente.

155 Al punto 576 della sentenza impugnata, esso avrebbe fatto propria l'analisi effettuata dalla Commissione nella decisione controversa, secondo la quale i regimi normativi in vigore in diversi paesi terzi, tra cui il Regno di Thailandia, non avevano obbligato, ma soltanto incoraggiato i vettori ad accordarsi sull'istituzione del sovrapprezzo carburante, respingendo così il suo argomento secondo cui tali regimi imponevano ai vettori di concludere intese al riguardo. Tuttavia, il Tribunale sarebbe giunto a una conclusione opposta per quanto riguarda lo stesso regime normativo thailandese nella sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175), dichiarando, al punto 562 di tale sentenza, che le autorità thailandesi avevano creato, a partire dal 20 luglio 2005, un quadro giuridico che eliminava qualsiasi possibilità di comportamento concorrenziale tra i vettori per quanto riguardava la determinazione dell'importo del sovrapprezzo carburante applicabile ai voli in partenza da tale paese terzo. Di conseguenza, al punto 944 di detta sentenza, esso avrebbe ridotto la percentuale considerata a titolo di gravità, per le ricorrenti in tale causa, dal 16% al 15,7%, riducendo in tal modo l'ammenda che era stata loro inflitta. Orbene, nell'esercizio della sua competenza estesa al merito, il Tribunale sarebbe tenuto a rispettare il principio della parità di trattamento.

156 Nel caso di specie, sarebbe pacifico che AF-KLM aveva invocato l'obbligatorietà del regime normativo applicabile in Thailandia nel suo ricorso dinanzi al Tribunale al fine di ottenere una riduzione dell'ammenda inflittale. Inoltre, al punto 568 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe riconosciuto che le clausole dell'accordo relativo ai servizi aerei concluso tra la Repubblica francese e il Regno di Thailandia prevedevano, in sostanza, che le tariffe dovessero essere oggetto di discussioni preliminari tra vettori designati e che, in caso di accordo, dovesse esservi approvazione da parte delle autorità competenti delle due parti di tale accordo. Orbene, dal punto 562 della sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175), risulterebbe che l'eliminazione della possibilità di farsi concorrenza riguardava

tutti i vettori presenti sulle rotte in partenza dalla Thailandia, tra cui Air France. Il Tribunale non avrebbe quindi potuto legittimamente riservare il beneficio di una riduzione dell'ammenda a SAS Cargo Group e a. e avrebbe dovuto trarre le stesse conclusioni per tutti questi vettori.

157 Peraltro, non esponendo le ragioni per i quali SAS Cargo Group e a. erano le uniche a poter beneficiare di una riduzione ai sensi del regime normativo del Regno di Thailandia, pur applicabile a tutti i vettori, il Tribunale avrebbe violato l'obbligo di motivazione ad esso incombente. Qualora si fosse ritenuto non sufficientemente informato per essere in grado di pronunciarsi sul carattere vincolante di tale regime nei confronti di tutti gli altri vettori, avrebbe dovuto adottare, conformemente agli articoli 88 e 89 del regolamento di procedura del Tribunale, misure di organizzazione del procedimento e interrogare le altre compagnie aeree su tale regime normativo nonché sulla lettera del 20 luglio 2005 menzionata nella sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175). Omettendo di adottare tali misure, il Tribunale avrebbe altresì violato i diritti della difesa di AF-KLM.

158 La Commissione replica che tale motivo d'impugnazione è infondato.

Giudizio della Corte

159 In via preliminare, occorre constatare che, sebbene, con il titolo del suo terzo motivo d'impugnazione, AF-KLM suggerisca che tale motivo verte sulla presa in considerazione, da parte del Tribunale, dei regimi normativi di tutti i paesi terzi ai quali rinvia il punto 576 della sentenza impugnata, vale a dire quelli di cui ai punti da 972 a 1019 della decisione controversa, l'argomento da essa dedotto a sostegno di detto motivo verte unicamente sul regime normativo thailandese. Pertanto, con il presente motivo d'impugnazione è messa in discussione la conclusione del Tribunale che figura in tale punto 576 solo nella misura in cui essa riguarda tale regime normativo.

160 Ciò precisato, occorre rilevare che, al suddetto punto 576, il Tribunale ha constatato che, contrariamente a quanto sostenuto da AF-KLM, gli elementi tratti dalle disposizioni regolamentari dei paesi terzi che essa invocava non contraddicevano le constatazioni effettuate nella decisione controversa, secondo le quali le intese tariffarie non erano rese obbligatorie dal quadro normativo, ma solo incoraggiate da quest'ultimo, cosicché quest'ultimo non comportava la disapplicazione dell'articolo 101 TFUE, ma giustificava una riduzione dell'ammenda del 15% conformemente al punto 29 degli orientamenti del 2006.

161 Tuttavia, è giocoforza constatare che lo stesso punto 576 costituisce il punto conclusivo dell'analisi effettuata dal Tribunale ai punti da 568 a 575 della sentenza impugnata, nei quali esso ha esposto, «in secondo luogo e in ogni caso», che l'argomento di AF-KLM si basava su un'analisi errata degli accordi relativi ai servizi aerei in questione.

162 Infatti, il Tribunale aveva preliminarmente rilevato, «in primo luogo», al punto 566 della sentenza impugnata, che gli accordi relativi ai servizi aerei o avevano incoraggiato il comportamento controverso sui collegamenti SEE-paesi terzi, nel qual caso una riduzione dell'importo dell'ammenda poteva essere giustificata ai sensi del punto 29 degli orientamenti del 2006, o l'avevano imposto, nel qual caso non si sarebbe potuta essere constatare alcuna violazione delle regole di concorrenza, né si sarebbe potuta infliggere alcuna sanzione per tale comportamento.

163 Alla luce dei suddetti elementi, che AF-KLM non contesta nella presente impugnazione, esso ha constatato, al punto 567 di tale sentenza, che, poiché AF-KLM si limitava a sostenere che numerosi regimi normativi imponevano un coordinamento, il suo argomento diretto a dimostrare l'insufficienza della riduzione generale concessa a titolo di circostanze attenuanti doveva essere respinto in quanto inoperante, dato che, anche supponendolo fondato, esso avrebbe viziato di errore non già l'applicazione del punto 29 degli orientamenti del 2006, oggetto della seconda parte dell'ottavo motivo dedotto dinanzi al Tribunale, relativo all'insufficienza della riduzione generale concessa a titolo di circostanze attenuanti, esaminata in tali punti della sentenza impugnata, bensì la constatazione di infrazione, che non era oggetto di discussione.

164 Ne consegue che, nei limiti in cui AF-KLM critica in quanto tale il punto 576 della sentenza impugnata nonché, in sostanza, i punti da 568 a 575 di detta sentenza, che ne costituiscono il sostegno necessario, occorre constatare che le considerazioni esposte in tali punti sono *ad abundantiam*, in quanto il Tribunale aveva già esposto sufficientemente, al punto 567 della sentenza impugnata, le ragioni per le quali tale seconda parte non poteva essere accolta, senza che ciò sia messo in discussione nella presente impugnazione. Orbene, conformemente alla giurisprudenza già ricordata al punto 151 della presente sentenza, censure dirette contro una motivazione *ad abundantiam* di una decisione del Tribunale non possono comportare l'annullamento della stessa e sono dunque inoperanti.

165 Peraltro, nei limiti in cui, con il presente motivo d'impugnazione, AF-KLM sostiene che il Tribunale ha violato il principio della parità di trattamento non traendo, nei suoi confronti, le stesse conclusioni dall'esistenza del regime normativo thailandese che esso ha tratto nella sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175), occorre rilevare che da tale sentenza risulta che, nella causa che ha dato luogo a quest'ultima, con la seconda censura della sesta parte del loro terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale, le ricorrenti avevano contestato la valutazione, da parte della Commissione, della coercizione statale alla quale tali ricorrenti sostenevano di essere assoggettate in diversi paesi terzi, tra cui il Regno di Thailandia, affermando che la Commissione aveva quindi applicato erroneamente l'articolo 101 TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE a comportamenti che, non essendo comportamenti autonomi da parte loro, dovevano esulare dall'ambito di applicazione di tali disposizioni. In esito all'esame di tale censura, che era sostenuta da un'argomentazione convincente, il Tribunale ha parzialmente annullato la decisione controversa.

166 La riduzione dell'ammenda inflitta alle ricorrenti nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175), in relazione ai regimi normativi, risultava quindi dall'annullamento parziale della constatazione di un'infrazione nei loro confronti, vale a dire nella parte in cui riguardava la determinazione del sovrapprezzo carburante per i voli in partenza dalla Thailandia tra il 20 luglio 2005 e il 14 febbraio 2006.

167 Tuttavia, la censura sollevata da SAS Cargo Group e a. che ha condotto all'annullamento parziale, da parte del Tribunale, della constatazione di un'infrazione nei loro confronti non trovava equivalenti nel ricorso di AF-KLM dinanzi al Tribunale. Infatti, con la seconda parte del suo nono motivo di annullamento dinanzi al Tribunale, di cui quest'ultimo ha esposto la sostanza ai punti 560 e 561 della sentenza impugnata, non contestati nella presente impugnazione, AF-KLM non sosteneva che si dovesse annullare la constatazione di infrazione nei suoi confronti per quanto riguardava i collegamenti in partenza dalla Thailandia. Orbene, come la Corte ha più volte dichiarato, un motivo vertente sulla legalità sostanziale di una decisione, vertente sulla violazione dei Trattati o di qualsiasi regola di diritto relativa alla loro applicazione, ai sensi dell'articolo 263 TFUE, può essere esaminato dal giudice dell'Unione solo se è dedotto dal

ricorrente (sentenze del 10 dicembre 2013, Commissione/Irlanda e a., C-272/12 P, EU:C:2013:812, punto 28 e giurisprudenza citata, nonché del 4 ottobre 2024, thyssenkrupp/Commissione, C-581/22 P, EU:C:2024:821, punto 107). Pertanto, AF-KLM sostiene invano che, non estendendo alla presente causa le conseguenze, in termini di determinazione dell'importo dell'ammenda, dell'annullamento dell'accertamento dell'infrazione per quanto riguarda i collegamenti in partenza dalla Thailandia effettuato con la sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175), il Tribunale è incorso in un errore di diritto.

168 Inoltre, è vero che l'esercizio di una competenza estesa al merito non può comportare, in sede di determinazione dell'importo delle ammende che sono loro irrogate, una discriminazione tra le imprese che hanno preso parte a una violazione delle norme in materia di concorrenza (sentenze del 16 novembre 2000, Sarrió/Commissione, C-291/98 P, EU:C:2000:631, punto 97, e del 18 marzo 2021, Pometon/Commissione, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punto 138).

169 Tuttavia, contrariamente alla presente causa e come già rilevato al punto 165 della presente sentenza, le ricorrenti nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 30 marzo 2022, SAS Cargo Group e a./Commissione (T-324/17, EU:T:2022:175), avevano ottenuto l'annullamento parziale della constatazione di infrazione nei loro confronti, dopo essere riuscite a dimostrare la fondatezza della seconda censura della sesta parte del loro terzo motivo di ricorso dinanzi al Tribunale nella parte in cui verteva sul regime normativo thailandese.

170 Pertanto, AF-KLM e tali ricorrenti si trovavano in situazioni diverse alla luce dei fattori esaminati dal Tribunale quando ha esercitato la sua competenza estesa al merito. È quindi senza violare il principio della parità di trattamento che, al punto 608 della sentenza impugnata, il Tribunale ha respinto la domanda di AF-KLM relativa all'insufficienza della riduzione generale concessa a titolo di circostanze attenuanti.

171 Da quanto precede risulta che sono parimenti infondate le allegazioni di violazione, da parte del Tribunale, da un lato, dell'obbligo di motivazione ad esso incombente e, dall'altro, dei diritti della difesa, quali esposte al punto 157 della presente sentenza, in quanto esse si basano sull'erronea premessa che il Tribunale avrebbe dovuto estendere a favore di AF-KLM le conseguenze che quest'ultimo aveva tratto dall'annullamento parziale della decisione controversa in un'altra causa, sebbene la censura che ha condotto a tale annullamento parziale non trovasse equivalenti nel ricorso di AF-KLM dinanzi al Tribunale.

172 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, il terzo motivo d'impugnazione dev'essere respinto in quanto in parte inoperante e in parte infondato.

Sul quarto motivo d'impugnazione, relativo alla durata della partecipazione di Air France all'infrazione unica e continuata

173 Il quarto motivo d'impugnazione si compone di due parti. Con la prima, AF-KLM sostiene che il Tribunale è incorso in errori di diritto nel valutare la partecipazione di Air France all'infrazione tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001. Con la seconda, essa deduce che il Tribunale è incorso in errori di diritto nel valutare la partecipazione di Air France all'infrazione tra il 19 ottobre 2005 e il 14 febbraio 2006.

Sulla prima parte, relativa al periodo compreso tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001

– *Argomenti delle parti*

174 AF-KLM sostiene che il Tribunale ha illegittimamente invertito l'onere della prova e violato il principio della presunzione di innocenza ritenendo che Air France avesse partecipato all'infrazione tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001.

175 Al punto 534 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe rilevato che la Commissione non aveva contestato nei confronti di Air France alcun contatto per tale periodo e, al punto 535 di tale sentenza, avrebbe considerato che si trattava di un periodo sufficientemente lungo per rendere necessario verificare se la partecipazione di Air France all'infrazione fosse stata interrotta durante quest'ultimo. Il Tribunale avrebbe così ammesso che esisteva un indizio obiettivo della mancata partecipazione di Air France alle riunioni tenutesi durante tale periodo, che dimostrava la mancata partecipazione di Air France e, di fatto, di AF-KLM, all'intesa tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001. Infatti, mentre altre compagnie si sarebbero concertate durante l'estate del 2000 al fine di aumentare il sovrapprezzo carburante, Air France, che aveva tuttavia istituito un siffatto sovrapprezzo all'inizio del 2000, non avrebbe partecipato a tali contatti. Ciò non sarebbe messo in discussione dal Tribunale; AF-KLM rinvia al riguardo ai punti 540 e 541 della sentenza impugnata.

176 Il Tribunale avrebbe tuttavia riconosciuto la responsabilità di AF-KLM per tale periodo, senza addurre indizi atti a dimostrare che Air France partecipasse ancora all'infrazione durante quest'ultimo. Così facendo, esso non avrebbe correttamente tratto le conseguenze giuridiche dalle proprie constatazioni di fatto e avrebbe illegittimamente invertito l'onere della prova. Infatti, dal momento che diversi contatti durante l'estate del 2000 si erano tenuti senza la presenza di Air France, sarebbe stato necessario che la Commissione fornisse indizi obiettivi e concordanti che dimostrassero che la partecipazione di Air France non era stata sospesa durante il periodo in cui essa non partecipava alle riunioni anticoncorrenziali. Tuttavia, al punto 543 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe considerato che spettava ad AF-KLM dimostrare l'assenza di un suo coinvolgimento, contestandole il fatto che Air France non si fosse dissociata pubblicamente dall'intesa e di non aver fornito altri elementi di prova che dimostrassero la sua mancata partecipazione all'infrazione, sebbene non fosse stata fornita la prova del coinvolgimento di Air France durante lo stesso periodo.

177 Ritenendo AF-KLM responsabile dell'infrazione tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001 senza prova della sua partecipazione e sebbene fosse esistito un indizio obiettivo del fatto che Air France aveva ripreso un comportamento concorrenziale, il Tribunale avrebbe altresì violato la presunzione di innocenza.

178 La Commissione deduce che, con tale parte, AF-KLM mira ad ottenere una nuova valutazione dei fatti e che essa deve pertanto essere respinta.

– *Giudizio della Corte*

179 Secondo giurisprudenza consolidata, nella maggior parte dei casi, l'esistenza di una pratica o di un accordo anticoncorrenziale deve essere dedotta da un certo numero di coincidenze e di indizi i quali, considerati nel loro insieme, possono rappresentare, in mancanza di un'altra spiegazione coerente, la prova di una violazione delle norme sulla concorrenza (v. sentenze del

7 gennaio 2004, Aalborg Portland e a./Commissione, 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, punto 57, nonché del 18 marzo 2021, Pometon/Commissione, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punto 110 e giurisprudenza citata).

180 Simili indizi e coincidenze consentono, se valutati globalmente, di rivelare non soltanto l'esistenza di comportamenti o accordi anticoncorrenziali, ma anche la durata di un comportamento anticoncorrenziale continuato e il periodo di applicazione di un accordo concluso in violazione delle regole di concorrenza (sentenze del 21 settembre 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Commissione, C-105/04 P, EU:C:2006:592, punto 95, e del 18 marzo 2021, Pometon/Commissione, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punto 111 e giurisprudenza citata).

181 Per quanto riguarda l'assenza di prova dell'esistenza di un accordo nel corso di alcuni periodi determinati o, per lo meno, della sua attuazione da parte di un'impresa nel corso di un dato periodo, il fatto che tale prova non sia stata fornita per alcuni periodi determinati non impedisce di ritenere che l'infrazione abbia abbracciato un periodo complessivo più esteso di tali periodi, qualora una constatazione siffatta si basi su indizi obiettivi e concordanti. Nell'ambito di un'infrazione durata diversi anni, il fatto che le manifestazioni dell'intesa avvengano in periodi differenti, eventualmente separati da intervalli di tempo più o meno lunghi, resta ininfluente ai fini dell'esistenza di tale intesa, purché le diverse azioni che compongono tale infrazione perseguano una sola finalità e rientrino nel contesto di un'infrazione a carattere unico e continuato (sentenze del 21 settembre 2006, Technische Unie/Commissione, C-113/04 P, EU:C:2006:593, punto 169, e del 18 marzo 2021, Pometon/Commissione, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punto 112 e giurisprudenza citata).

182 Per quanto riguarda, in particolare, un'infrazione estesa su più anni, la circostanza che non sia stata fornita la prova diretta della partecipazione di una società a tale infrazione durante un periodo di tempo determinato non impedisce che tale partecipazione durante tale periodo sia constatata, purché tale constatazione si fondi su indizi obiettivi e concordanti (sentenza del 17 settembre 2015, Total Marketing Services/Commissione, C-634/13 P, EU:C:2015:614, punto 27 e giurisprudenza citata).

183 Pertanto, la Commissione può considerare che l'infrazione, o la partecipazione di un'impresa all'infrazione, non si è interrotta, anche se essa non possiede prove dell'infrazione per taluni periodi determinati, qualora le diverse azioni che compongono tale infrazione perseguano una finalità unica e possano inserirsi nell'ambito di un'infrazione a carattere unico e continuato e qualora l'impresa interessata non abbia invocato indizi o elementi di prova che dimostrino che, al contrario, l'infrazione o la sua partecipazione ad essa non è proseguita durante tali periodi (sentenza del 18 marzo 2021 Pometon/Commissione, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punto 114).

184 In tale contesto, la mancata dissociazione pubblica costituisce una situazione di fatto di cui la Commissione può servirsi al fine di provare il proseguimento del comportamento anticoncorrenziale di una società. Tuttavia, nel caso in cui, durante un periodo di tempo significativo, si siano tenute plurime riunioni collusive senza la partecipazione dei rappresentanti della società interessata, la Commissione non può limitarsi a constatare l'assenza di una dissociazione pubblica, ma deve fondare la propria valutazione su altri elementi di prova (v., in tal senso, sentenze del 17 settembre 2015, Total Marketing Services/Commissione, C-634/13 P, EU:C:2015:614, punto 28, e del 28 novembre 2019, LS Cable & System/Commissione, C-596/18 P, EU:C:2019:1025, punto 33).

185 Nel caso di specie, è vero che, come dedotto da AF-KLM, il Tribunale, al punto 534 della sentenza impugnata, ha rilevato che, per il periodo compreso tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001, la Commissione non aveva contestato alcun contatto nei confronti di Air France e, al punto 535 di tale sentenza, ha ritenuto che, nelle circostanze del caso di specie, un siffatto periodo fosse sufficientemente lungo per rendere necessario verificare se la partecipazione di Air France all'infrazione unica e continuata avesse subito un'interruzione durante quest'ultimo. È altresì vero che, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto precedente della presente sentenza, in circostanze nelle quali, come quelle del caso di specie, per un periodo significativo, hanno avuto luogo varie riunioni collusive in assenza di partecipazione dei rappresentanti dell'impresa interessata, l'assenza di una dissociazione pubblica non è sufficiente a dimostrare la partecipazione di tale impresa all'infrazione durante tale periodo.

186 Tuttavia, in primo luogo, dalla giurisprudenza esposta ai punti da 181 a 184 della presente sentenza, peraltro ricordata, in sostanza, dal Tribunale ai punti 537 e 538 della sentenza impugnata, risulta che, per quanto riguarda in particolare un'infrazione estesa su più anni, il fatto che, nel corso di un periodo significativo, varie riunioni collusive abbiano avuto luogo in assenza di partecipazione dei rappresentanti della società interessata non è sufficiente a dimostrare la mancata partecipazione di quest'ultima all'intesa di cui si tratta durante tale periodo. Pertanto, AF-KLM sostiene erroneamente che la mancata partecipazione di Air France alle riunioni collusive tenutesi nel periodo compreso tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001 costituisce di per sé un indizio obiettivo che dimostra la sua mancata partecipazione all'intesa durante tale periodo.

187 In secondo luogo, secondo la stessa giurisprudenza, una siffatta mancata partecipazione alle riunioni collusive per un periodo significativo costituisce, per contro, una circostanza che impone alla Commissione di fornire altri elementi di prova obiettivi e concordanti che dimostrino che, nonostante detta mancata partecipazione a tali riunioni, l'impresa interessata ha continuato a partecipare all'infrazione. Inoltre, in una situazione del genere, la mancata dissociazione pubblica non è sufficiente a fondare la constatazione di una partecipazione ininterrotta dell'impresa interessata durante tale periodo. È precisamente ciò che il Tribunale ha ricordato al punto 538 della sentenza impugnata, il quale ha inoltre indicato, al punto 539 di tale sentenza, gli elementi di prova obiettivi e concordanti che possono essere pertinenti al riguardo.

188 Tuttavia, non si può ritenere che, al punto 543 della sentenza impugnata, il Tribunale, in violazione di detta giurisprudenza, abbia illegittimamente invertito l'onere della prova, limitandosi ad addebitare ad AF-KLM il fatto che Air France non si fosse dissociata pubblicamente dall'intesa e il fatto di non aver fornito la prova della mancata partecipazione di Air France all'intesa durante detto periodo, piuttosto che verificare se la Commissione avesse fornito elementi obiettivi e concordanti che dimostrassero sufficientemente la continuazione della partecipazione di Air France all'infrazione unica e continuata nel corso del medesimo periodo, nonostante la sua mancata partecipazione alle riunioni collusive.

189 In tale punto 543, il Tribunale ha certamente rilevato che AF-KLM non dimostrava e neppure asseriva che Air France si fosse pubblicamente dissociata dall'infrazione unica e continuata tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001 e che essa non sosteneva neppure che, durante tale periodo, Air France avesse ripreso un comportamento di concorrenza leale e indipendente sul mercato rilevante, né contestava che gli effetti del coordinamento relativo al sovrapprezzo carburante fossero perdurati durante tale periodo.

190 Tuttavia, come indica l'espressione «[i]n siffatte circostanze» che precede la conclusione del Tribunale, contenuta in detto punto 543, secondo cui la Commissione poteva, senza incorrere in errore, ritenere Air France responsabile dell'infrazione unica e continuata durante detto periodo, tali constatazioni del Tribunale devono essere lette in combinato disposto con gli elementi rilevati da quest'ultimo ai punti da 540 a 542 nonché nella prima frase del punto 543 della sentenza impugnata. Orbene, in tali punti, il Tribunale ha, in sostanza, esaminato se gli elementi contenuti nella decisione controversa e relativi, in particolare, alla natura dell'infrazione in questione, al funzionamento di tale intesa durante il periodo controverso e all'inserimento del comportamento considerato in un'infrazione unica e continuata – di cui AF-KLM non contesta la pertinenza – costituissero indizi obiettivi e concordanti che consentivano di dimostrare sufficientemente la continuazione della partecipazione di Air France all'intesa durante il periodo controverso, nonostante la sua mancata partecipazione alle riunioni collusive durante quest'ultimo.

191 Avendo quindi considerato, in esito al suo esame, in sostanza, alla luce della giurisprudenza ricordata ai punti da 179 a 183 della presente sentenza, che la Commissione aveva soddisfatto l'onere della prova ad essa incombente menzionando indizi obiettivi e concordanti che consentivano di dimostrare sufficientemente la continuazione della partecipazione di Air France all'intesa durante il periodo compreso tra il 4 febbraio 2000 e il 17 gennaio 2001, il Tribunale poteva legittimamente ritenere che spettasse ad AF-KLM confutare tali elementi.

192 Orbene, nella sua impugnazione, AF-KLM non sostiene che, in tali punti da 540 a 542 nonché nella prima frase del punto 543 della sentenza impugnata, il Tribunale abbia erroneamente qualificato gli elementi ivi menzionati come indizi obiettivi e concordanti, ai sensi della giurisprudenza richiamata ai punti da 181 a 184 della presente sentenza, o abbia snaturato gli elementi ai quali il Tribunale fa riferimento.

193 Pertanto, si deve constatare che l'approccio seguito dal Tribunale ai punti da 540 a 543 della sentenza impugnata è conforme alla giurisprudenza concernente le regole e i principi generali relativi all'onere della prova, ricordata al punto 134 della presente sentenza, la quale prende in considerazione il principio della presunzione di innocenza.

194 Da tutto quanto precede risulta che la prima parte del quarto motivo d'impugnazione deve essere respinta in quanto infondata.

Sulla seconda parte, relativa al periodo compreso tra il 19 ottobre 2005 e il 14 febbraio 2006

– *Argomenti delle parti*

195 AF-KLM sostiene che il Tribunale ha illegittimamente invertito l'onere della prova e violato la presunzione di innocenza nonché il principio di parità di trattamento ritenendo che Air France abbia partecipato all'infrazione dal 19 ottobre 2005 al 14 febbraio 2006 per quanto riguarda il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni.

196 Anzitutto, il Tribunale avrebbe ammesso, al punto 545 della sentenza impugnata, che non esisteva alcun elemento che dimostrasse il coinvolgimento di Air France negli scambi relativi al sovrapprezzo di sicurezza a partire dal 19 ottobre 2005 e in quelli relativi al rifiuto di pagare commissioni a partire dal 14 ottobre 2005. Pertanto, poiché sarebbe pacifico che Air France non ha più partecipato a scambi anticoncorrenziali a partire dall'ottobre 2005, il Tribunale sarebbe stato tenuto a dimostrare l'esistenza di elementi di prova idonei ad accertare che Air France

aveva continuato a partecipare all'infrazione dopo il 19 ottobre 2005. Infatti, non si potrebbe pretendere che AF-KLM dimostri l'assenza di coinvolgimento di Air France nell'infrazione qualora la Commissione non abbia previamente assolto il proprio onere della prova. Il Tribunale avrebbe quindi illegittimamente invertito l'onere della prova indicando, al punto 546 della sentenza impugnata, che AF-KLM non aveva fornito elementi sufficienti. Così facendo, esso avrebbe altresì violato la presunzione di innocenza.

197 In tale punto 546, il Tribunale avrebbe poi indicato che AF-KLM non aveva tratto «alcuna conclusione particolare» dalla mancata partecipazione di Air France all'infrazione fino al 14 febbraio 2006, il che sarebbe errato. Infatti, AF-KLM avrebbe chiesto al Tribunale di ridurre l'ammenda inflitta dalla decisione controversa, in particolare per il motivo che l'infrazione, in realtà, era cessata al più tardi il 19 ottobre 2005. Essa rinvia al riguardo al punto 185 del suo atto introduttivo dinanzi al Tribunale.

198 Infine, considerando, al suddetto punto 546, che la responsabilità di AF-KLM per l'infrazione, per quanto riguarda il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni, poteva essere riconosciuta facendo riferimento alla partecipazione di Air France a contatti relativi al sovrapprezzo carburante successivamente al 19 ottobre 2005, il Tribunale avrebbe di nuovo illegittimamente invertito l'onere della prova e violato il principio della parità di trattamento.

199 Per quanto riguarda l'onere della prova, dal punto 44 della sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), risulterebbe che non è possibile imputare a un'impresa tutte le componenti di un'infrazione unica e continuata qualora non sia dimostrato che tale impresa intendesse contribuire al complesso degli obiettivi comuni perseguiti dagli altri partecipanti all'intesa, che essa era al corrente di tutti gli altri comportamenti illeciti previsti e che era pronta ad accettarne il rischio. Orbene, poiché il Tribunale non avrebbe dimostrato che i contatti relativi al sovrapprezzo carburante successivi al 19 ottobre 2005 rivelassero una conoscenza di un piano d'insieme più ampio relativo al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni, esso non avrebbe potuto legittimamente presumere che Air France, partecipando, dopo tale data, a detti contatti, continuasse a partecipare all'infrazione relativa al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni.

200 Per quanto riguarda il principio della parità di trattamento, il Tribunale lo avrebbe violato considerando che i contatti relativi al sovrapprezzo carburante ai quali Air France aveva preso parte dimostravano la partecipazione di quest'ultima alle altre componenti dell'infrazione. Infatti, tra tali contatti successivi al 19 ottobre 2005, il Tribunale menzionerebbe scambi che coinvolgono in particolare British Airways plc, menzionati ai punti 563 e 574 della decisione controversa, mentre avrebbe considerato, nella sentenza del 30 marzo 2022, British Airways/Commissione (T-341/17, EU:T:2022:182), che tale impresa non aveva preso parte alla componente dell'infrazione relativa al rifiuto di pagare commissioni. Il Tribunale non avrebbe quindi potuto, salvo violare la parità di trattamento, basarsi su contatti che coinvolgevano British Airways per dimostrare la partecipazione di Air France all'infrazione relativa al rifiuto di pagare commissioni, in assenza di prove documentali. In ogni caso, le prove riguardanti il sovrapprezzo carburante non avrebbero consentito al Tribunale di caratterizzare la partecipazione di Air France alle altre parti dell'infrazione.

201 La Commissione sostiene, in via principale, che la seconda parte del quarto motivo d'impugnazione è irricevibile in quanto modifica l'oggetto della controversia dinanzi al Tribunale. Infatti, dinanzi a quest'ultimo, AF-KLM avrebbe sostenuto che Air France non aveva

partecipato all'infrazione oltre il mese di ottobre 2005 e, di conseguenza, con il suo ottavo motivo di annullamento dinanzi al Tribunale, avrebbe chiesto l'annullamento della decisione quanto alla durata considerata per l'intera infrazione unica e continuata. Orbene, con la presente parte, essa limiterebbe la sua domanda alla parte dell'infrazione relativa al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni, invocando a tal fine motivi di diritto nuovi, relativi alla possibilità di trattare in modo diverso le componenti di un'infrazione unica e continuata, che essa non avrebbe né sollevato né discusso dinanzi al Tribunale. La Commissione deduce, in subordine, che questa seconda parte è infondata.

– *Giudizio della Corte*

202 Per quanto riguarda la ricevibilità della presente parte, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 170, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento di procedura della Corte, l'impugnazione non può modificare l'oggetto del giudizio svoltosi dinanzi al Tribunale.

203 Pertanto, la competenza della Corte nell'ambito dell'esame di un'impugnazione è limitata alla valutazione della soluzione giuridica che è stata fornita a fronte dei motivi e degli argomenti discussi dinanzi al giudice di primo grado. Una parte non può quindi sollevare per la prima volta dinanzi alla Corte un motivo che non ha dedotto dinanzi al Tribunale, dato che ciò equivarrebbe a consentirle di sottoporre alla Corte, la cui competenza in materia d'impugnazione è limitata, una controversia più ampia di quella di cui è stato investito il Tribunale (sentenze del 14 ottobre 2010, Deutsche Telekom/Commissione, C-280/08 P, EU:C:2010:603, punto 34, e del 2 febbraio 2023, Spagna e a./Commissione, C-649/20 P, C-658/20 P e C-662/20 P, EU:C:2023:60, punto 29 e giurisprudenza citata).

204 Un ricorrente è tuttavia legittimato a proporre un'impugnazione deducendo, dinanzi alla Corte, motivi e argomenti tratti dalla stessa sentenza impugnata e volti a censurarne, in diritto, la fondatezza (sentenze del 29 novembre 2007, Stadtwerke Schwäbisch Hall e a./Commissione, C-176/06 P, EU:C:2007:730, punto 17, nonché del 2 febbraio 2023, Spagna e a./Commissione, C-649/20 P, C-658/20 P e C-662/20 P, EU:C:2023:60, punto 30 e giurisprudenza citata).

205 Nel caso di specie, dal ricorso dinanzi al Tribunale risulta che, con il suo ottavo motivo di annullamento, oggetto dei punti da 498 a 549 della sentenza impugnata, AF-KLM sosteneva che il calcolo della durata dell'infrazione era errato per il motivo che, per quanto riguarda il periodo successivo al 19 ottobre 2005, i contatti relativi al sovrapprezzo carburante non avrebbero potuto essere qualificati come anticoncorrenziali e che, per quanto riguarda il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni, la Commissione non avrebbe fornito alcuna prova valida della partecipazione di Air France a tali componenti dell'infrazione unica e continuata per i periodi successivi, rispettivamente, al 19 ottobre 2005 e al 14 ottobre 2005, come peraltro esposto dal Tribunale ai punti da 498 a 500 della sentenza impugnata. Essa chiedeva, di conseguenza, che la durata dell'infrazione considerata nei suoi confronti fosse ridotta, così come, di conseguenza, l'ammenda che le era stata inflitta. Il Tribunale ha analizzato tale argomento ai punti da 544 a 547 della sentenza impugnata, i quali sono, in sostanza, oggetto della presente parte.

206 Né in tale motivo né in un altro motivo dedotto dinanzi al Tribunale AF-KLM affermava che, anche supponendo che l'una o l'altra componente dell'infrazione unica e continuata non potesse essere presa in considerazione nei suoi confronti, le altre, o una delle altre, non avrebbero potuto esserlo neppure alla luce della giurisprudenza derivante dal punto 44 della sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppen (C-441/11 P, EU:C:2012:778).

207 Tuttavia, occorre rilevare che, per quanto riguarda il periodo successivo al 19 ottobre 2005, il Tribunale ha constatato, ai punti 544 e 545 della sentenza impugnata, che la Commissione disponeva di diversi elementi di prova che essa aveva potuto validamente considerare nei confronti di Air France, ma che, come affermato da AF-KLM, nessun elemento di prova di cui la Commissione disponeva riguardo al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni era successivo, rispettivamente, al 19 ottobre 2005 e al 14 ottobre 2005.

208 È in tali circostanze che, al punto 546 della sentenza impugnata, esso ha, in sostanza, verificato se, nonostante tale assenza di prova diretta, la Commissione rimanesse legittimata a dedurre dagli altri elementi di cui disponeva che la partecipazione di Air France a tali componenti dell'infrazione unica e continuata non era cessata nell'ottobre 2005 e che, all'esito della sua analisi, esso ha concluso, al punto 547 della sentenza impugnata, che la Commissione poteva legittimamente ritenere di disporre di elementi di prova sufficienti per quanto riguarda la continuità della partecipazione di Air France all'intesa controversa dal 20 ottobre 2005 al 14 febbraio 2006.

209 Orbene, tenuto conto dell'argomento presentato da AF-KLM dinanzi al Tribunale, non era pertinente per essa sostenere dinanzi a quest'ultimo che la prova della partecipazione di Air France alla componente dell'infrazione unica e continuata relativa al sovrapprezzo carburante oltre il 19 ottobre 2005, che essa considerava non dimostrata in mancanza di carattere anticoncorrenziale dei contatti di cui si tratta, non poteva essere presa in considerazione al fine di dimostrare la continuità della partecipazione di Air France, oltre tale data, alle componenti dell'infrazione unica e continuata relative al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni.

210 Alla luce di tali elementi, occorre constatare che la questione se la responsabilità di AF-KLM per l'infrazione unica e continuata, per quanto riguarda il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni, potesse essere accertata facendo riferimento alla partecipazione di Air France a contatti relativi al sovrapprezzo carburante successivamente al 19 ottobre 2005, è sorta dalla stessa sentenza impugnata, e che l'argomento che AF-KLM presenta al riguardo nella presente impugnazione mira a contestarne, in diritto, la fondatezza. Ne consegue che, in applicazione della giurisprudenza ricordata al punto 204 della presente sentenza, la presente parte è ricevibile.

211 Per quanto riguarda l'eventuale fondatezza di quest'ultima, occorre anzitutto rilevare che, certamente, al punto 546 della sentenza impugnata, il Tribunale ha dichiarato che AF-KLM non affermava che Air France avesse ignorato che gli altri vettori incriminati continuassero a coordinarsi in merito al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni dopo il 19 ottobre 2005; che essa non aveva fornito elementi di prova che dimostrassero, da parte di Air France, la ripresa di un comportamento concorrenziale leale e indipendente sul mercato rilevante o una volontà dichiarata di dissociarsi dalle componenti dell'infrazione unica e continuata relative al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni, e che essa non contestava il fatto che gli effetti di tali componenti fossero perdurati dopo tale data.

212 Tuttavia, al medesimo punto 546, il Tribunale ha altresì rilevato, a sostegno di tali constatazioni, che era dimostrato che, dopo detta data, Air France aveva continuato a partecipare alla componente dell'infrazione unica e continuata relativa al sovrapprezzo carburante e che l'attuazione del sovrapprezzo di sicurezza e del rifiuto di pagare commissioni richiedeva contatti significativamente meno frequenti dell'attuazione del sovrapprezzo carburante, dato che, al contrario del sovrapprezzo carburante, il sovrapprezzo di sicurezza non era fondato su un indice

la cui evoluzione giustificasse adeguamenti regolari, il che spiegava che, una volta introdotta alla fine del 2001, essa era stata oggetto solo di contatti specifici tra vettori riguardanti la sua attuazione, come risultava dal punto 579 della decisione controversa. Nel suddetto punto 546, il Tribunale ha inoltre sottolineato che il rifiuto di pagare commissioni consisteva semplicemente nel negare la concessione di sconti agli spedizionieri e non richiedeva quindi adeguamenti altrettanto regolari come il sovrapprezzo carburante.

213 È quindi alla luce di tutte le circostanze ricordate ai punti 211 e 212 della presente sentenza che il Tribunale ha concluso, al punto 546 della sentenza impugnata, che la Commissione poteva legittimamente dedurre dagli elementi di prova di cui disponeva che la partecipazione di Air France alle componenti dell'infrazione unica e continuata relative al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni non era terminata nell'ottobre 2005 e che, al punto 547, ne ha dedotto che la Commissione non era incorsa in errore nel ritenere che essa disponesse di elementi di prova sufficienti per quanto riguarda la continuità della partecipazione di Air France all'intesa controversa dal 20 ottobre 2005 fino alla data in cui essa aveva ritenuto che tale intesa fosse cessata, ossia il 14 febbraio 2006.

214 Orbene, tenuto conto della giurisprudenza ricordata al punto 134 della presente sentenza, non si può ritenere che, statuendo in tal modo, il Tribunale abbia violato le norme relative all'onere della prova o la presunzione di innocenza.

215 Di conseguenza, l'argomento esposto al punto 196 della presente sentenza deve essere respinto in quanto infondato.

216 Inoltre, se è vero che il Tribunale ha indicato, nella prima frase del punto 546 della sentenza impugnata, che AF-KLM non aveva tratto, nelle sue memorie, «alcuna conseguenza particolare» dagli elementi rilevati dal Tribunale ai punti 544 e 545 della sentenza impugnata, è giocoforza constatare che AF-KLM non solleva, nella sua impugnazione, alcuna censura vertente su uno snaturamento del suo atto introduttivo dinanzi al Tribunale. Per di più, quest'ultimo ha tuttavia esaminato, nel prosieguo di tale punto 546, l'argomento sviluppato da AF-KLM e con cui quest'ultima sosteneva che Air France aveva cessato di partecipare alle componenti dell'infrazione unica e continuata relative al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagare commissioni dopo il 14 ottobre o il 19 ottobre 2005. Di conseguenza, qualsiasi critica diretta contro tale prima frase deve, in ogni caso, essere respinta in quanto inoperante, in applicazione della giurisprudenza ricordata al punto 151 della presente sentenza, poiché detta affermazione del Tribunale era *ad abundantiam*.

217 Infine, è sufficiente rilevare, da un lato, che, nel caso di specie, è pacifico che Air France ha partecipato direttamente a ciascuna delle tre componenti dell'infrazione unica e continuata identificata nella decisione controversa, qualificazione che, in quanto tale, non è peraltro contestata da AF-KLM, e che è controversa solo la durata della partecipazione di Air France a tale infrazione. AF-KLM non può quindi trarre argomenti utili dalla giurisprudenza, segnatamente derivante dai punti da 39 a 52 della sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), relativa alle situazioni in cui un'impresa non ha partecipato all'insieme delle componenti di un'infrazione unica e continuata e alle conseguenze che occorre, se del caso, trarre da una siffatta constatazione per quanto riguarda la possibilità di annullare in tutto o in parte la decisione della Commissione che accerta la partecipazione di tale impresa a un'intesa in violazione dell'articolo 101 TFUE.

218 Per contro, è pertinente, in una situazione come quella di AF-KLM, che riguarda la sola durata della partecipazione di un'impresa a un'infrazione unica e continuata, la giurisprudenza ricordata ai punti da 179 a 184 della presente sentenza. Infatti, gli indizi e le coincidenze che, considerati nel loro insieme, possono, in mancanza di un'altra spiegazione coerente, consentire di rivelare l'esistenza di comportamenti o accordi anticoncorrenziali, consentono altresì di rivelare la durata di un comportamento anticoncorrenziale continuato e il periodo di applicazione di un accordo concluso in violazione delle regole di concorrenza (v., in tal senso, sentenza del 21 settembre 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Commissione, C-105/04 P, EU:C:2006:592, punti 94 e 95).

219 In tale contesto, occorre sottolineare, in particolare, che, conformemente alla giurisprudenza ricordata in tali punti da 179 a 184, il fatto che, nell'ambito di un'infrazione estesa su più anni, non sia stata fornita una prova diretta dell'attuazione di un accordo da parte di un'impresa per taluni periodi determinati non osta a che la sua partecipazione a quest'ultimo sia nondimeno constatata per tali periodi, qualora una constatazione siffatta si basi su indizi obiettivi e concordanti.

220 Orbene, come risulta già dall'analisi della prima censura della presente parte, effettuata ai punti da 211 a 214 della presente sentenza, è senza invertire illegittimamente l'onere della prova che il Tribunale ha concluso che la responsabilità di AF-KLM per l'infrazione, per quanto riguarda il sovrapprezzo di sicurezza e il rifiuto di pagare commissioni, poteva essere accertata facendo riferimento alla partecipazione di Air France a contatti relativi al sovrapprezzo carburante successivamente al 19 ottobre 2005.

221 L'argomento esposto al punto 199 della presente sentenza deve, di conseguenza, essere respinto in quanto infondato.

222 Dall'altro lato, occorre osservare che, con il pretesto di un'affermazione di violazione del principio di parità di trattamento, AF-KLM cerca, in realtà, di mettere in discussione la valutazione dei fatti e degli elementi di prova effettuata dal Tribunale al punto 546 della sentenza impugnata, senza invocare uno snaturamento degli stessi. L'argomento esposto al punto 200 della presente sentenza è, pertanto, irricevibile, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 70 della presente sentenza.

223 Da quanto precede risulta che la seconda parte del quarto motivo d'impugnazione deve essere respinta in quanto in parte inoperante, in parte irricevibile e in parte infondata. Di conseguenza, il quarto motivo d'impugnazione dev'essere respinto.

224 Atteso che nessuno dei motivi dedotti da AF-KLM a sostegno della sua impugnazione è stato accolto, quest'ultima dev'essere integralmente respinta.

Sulle spese

225 Ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 2, del regolamento di procedura della Corte, quando l'impugnazione è respinta, la Corte statuisce sulle spese.

226 Conformemente all'articolo 138, paragrafo 1, di tale regolamento, applicabile al procedimento di impugnazione in forza dell'articolo 184, paragrafo 1, di detto regolamento, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.

227 AF-KLM, rimasta soccombente, deve essere condannata a farsi carico, oltre che delle proprie spese, di quelle sostenute dalla Commissione, conformemente alla domanda di quest'ultima.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara e statuisce:

1) L'impugnazione è respinta.

2) Air France-KLM è condannata alle spese.

Firme