Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 26. februarja 2026*

„Pritožba – Konkurenca – Omejevalni sporazumi – Trg letalskega prevoza tovora – Sklep Evropske komisije, s katerim je bila ugotovljena kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu – Usklajevanje elementov cene storitev letalskega prevoza tovora (dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij od teh dodatnih taks) – Matična in hčerinske družbe – Pripis odgovornosti za kršitveno ravnanje – Vstopne storitve prevoza tovora – Krajevna pristojnost Komisije – Opredeljeni učinki – Izračun globe – Olajševalna okoliščina – Upoštevanje veljavnih predpisov v tretjih državah – Enako obravnavanje – Trajanje sodelovanja pri enotni in trajajoči kršitvi – Dokaz – Sodelovanje pri različnih sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve“

V zadevi C-370/22 P,

zaradi pritožbe na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vložene 8. junija 2022,

Air France-KLM s sedežem v Parizu (Francija), ki jo zastopata M. Blayney in A. Wachsmann, avocats,

pritožnica,

druga stranka v postopku je

Evropska komisija, ki jo zastopajo P. Berghe in A. Dawes, agenta, sprva skupaj z V. Bringerjem in N. Coutrelis, avocats, nato z N. Coutrelis, avocate,

tožena stranka na prvi stopnji,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi I. Jarukaitis (poročevalec), predsednik četrtega senata v funkciji predsednika petega senata, E. Regan in D. Gratsias, sodnika,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodna tajnica: S. Spyropoulos, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 18. aprila 2024,

* Jezik postopka: francoščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 5. septembra 2024

izreka naslednjo

Sodbo

1 Družba Air France-KLM (v nadaljevanju: AF-KLM) s pritožbo predlaga razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 30. marca 2022, Air France-KLM/Komisija (T-337/17, EU:T:2022:179; v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je navedeno sodišče zavrnilo njeno tožbo za, primarno, razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2017) 1742 final z dne 17. marca 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva AT.39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: sporni sklep) v delu, v katerem se nanaša nanjo, in za, podredno, razglasitev delne ničnosti tega sklepa in znižanje zneska glob, ki sta ji bili s tem sklepom naloženi.

Pravni okvir

Sporazum ES-Švica o zračnem prometu

2 Sporazum med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu, podpisan v Luxembourgu 21. junija 1999 in odobren v imenu Evropske skupnosti s Sklepom Sveta, in glede sporazuma o znanstvenem in tehnološkem sodelovanju, Komisije z dne 4. aprila 2002 o sklenitvi sedmih sporazumov s Švicarsko konfederacijo (2002/309/ES, Euratom) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 41, str. 94, in popravek v UL 2015, L 210, str. 38) (v nadaljevanju: Sporazum ES-Švica o zračnem prometu), je začel veljati 1. junija 2002. Člena 8 in 9 tega sporazuma *mutatis mutandis* ustrezata členoma 101 in 102 PDEU.

3 Člen 11 navedenega sporazuma določa:

„1. Uporabljajo se določbe členov 8 in 9 […] [Člena 8 in 9 uporabljajo] institucije Skupnosti v skladu z zakonodajo Skupnosti, kot je določeno v Prilogi tega sporazuma, pri čemer se upošteva potreba po tesnem sodelovanju med institucijami Skupnosti in švicarskimi oblastmi.

2. Švicarske oblasti v skladu s členoma 8 in 9 odločajo o dopustnosti vseh sporazumov, odločitev in usklajenih ravnanj […] v zvezi z linijami med Švico in tretjimi državami.“

4 Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205) se je v okviru tega sporazuma začela uporabljati – z učinkom z dne 5. decembra 2007 – s Sklepom št. 1/2007 Skupnega odbora Skupnost-Švica za zračni promet, ki je bil ustanovljen na podlagi Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 5. decembra 2007 o nadomestitvi Priloge k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (UL 2008, L 34, str. 19). Na ta dan je ta uredba nadomestila Uredbo Sveta (EGS) št. 3975/87 z dne 14. decembra 1987 o postopku za uporabo pravil o konkurenci za podjetja v sektorju zračnega prevoza (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 262), ki je bila v Prilogi k Sporazumu ES-Švica o zračnem prometu od začetka njegove veljavnosti.

Pogodba DEU

5 Člen 101(1) PDEU določa:

„Kot nezdružljivi z notranjim trgom so prepovedani vsi sporazumi med podjetji, sklepi podjetniških združenj in usklajena ravnanja, ki bi lahko prizadeli trgovino med državami članicami in katerih cilj oziroma posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, zlasti tisti, ki:

(a) neposredno ali posredno določajo nakupne ali prodajne cene ali druge pogoje poslovanja;

(b) omejujejo ali nadzorujejo proizvodnjo, trge, tehnični razvoj ali naložbe;

(c) določajo razdelitev trgov in virov nabave;

[…].“

Sporazum EGP

6 Člen 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru z dne 2. maja 1992 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 52, str. 3; v nadaljevanju: Sporazum EGP) *mutatis mutandis* ustreza členu 101 PDEU.

7 Uredba št. 1/2003, kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 411/2004 z dne 26. februarja 2004 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 17), je bila v Sporazum EGP na eni strani vključena s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 130/2004 z dne 24. septembra 2004 o spremembi Priloge XIV (Konkurenca), Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) in Protokola 23 (O sodelovanju med nadzornimi organi) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 64, str. 57), ki je začel veljati 19. maja 2005, ter na drugi strani s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 40/2005 z dne 11. marca 2005 o spremembi Priloge XIII (Prevoz) in Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 198, str. 38), ki je začel veljati istega dne.

Uredba št. 1/2003

8 Člen 32(c) Uredbe št. 1/2003 je določal, da se ta uredba ne uporablja „za zračni prevoz med letališči Skupnosti in tretjimi državami“.

9 Ta določba je bila s členom 3 Uredbe št. 411/2004 črtana z učinkom od 1. maja 2004.

Uredba št. 411/2004

10 V uvodnih izjavah 2, 3 in 7 Uredbe št. 411/2004 je navedeno:

„(2) […] [Evropska k]omisija v primeru kršitev členov [101] in [102 PDEU] nima za področje zračnih prevozov med Skupnostjo in tretjimi državami enakovrednih pooblastil za preiskovanje in ukrepanje, kakor so ji podeljena za področje zračnih prevozov znotraj Skupnosti. […] Poleg tega se posebne pravice [in] pooblastila[…], dodeljen[a] nacionalnim sodiščem in organom za konkurenco držav članic z Uredbo (ES) št. 1/2003, ne uporabljajo za zračne prevoze med Skupnostjo in tretjimi državami […].

(3) Protikonkurenčna ravnanja na področju zračnih prevozov med Skupnostjo in tretjimi državami utegnejo prizadeti poslovanje med državami članicami. Ker so mehanizmi, vsebovani v Uredbi (ES) št. 1/2003, katerih funkcija je izvajanje pravil o konkurenci skladno s členoma [101] in [102 PDEU], enako primerni za uporabo konkurenčnih pravil na področju zračnih prevozov med Skupnostjo in tretjimi državami, je treba obseg te uredbe razširiti na takšne prevoze.

[…]

(7) Komisijo je treba pooblastiti za odobritev skupinskih izjem v sektorju zračnega prevoza za promet med Skupnostjo in tretjimi državami, kakor tudi za promet znotraj Skupnosti. […]“

Smernice iz leta 2006

11 V točkah 29 in 37 Smernic o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 23(2)(a) Uredbe št. 1/2003 (UL 2006, C 210, str. 2; v nadaljevanju: Smernice iz leta 2006), je določeno:

„29. Osnovni znesek globe se lahko zmanjša, kadar Komisija ugotovi, da obstajajo olajševalne okoliščine, kot so:

[…]

– kadar so protikonkurenčno ravnanje dovoljevali ali spodbujali javni organi ali zakonodaja. […]

[…]

37. V teh smernicah je predstavljena splošna metodologija za določanje glob, vendar lahko Komisija zaradi posebnosti posamezne zadeve ali potrebe po zagotavljanju odvračilnega učinka v posamezni zadevi utemeljeno odstopi od te metodologije ali omejitev, določenih v točki 21.“

Dejansko stanje in sporni sklep

12 Dejansko stanje in sporni sklep, kot sta navedena v točkah od 1 do 61 izpodbijane sodbe, je za ta postopek mogoče povzeti, kot sledi.

13 Družba AF-KLM je holding, ki ima v lasti 100 % glasovalnih in ekonomskih pravic v družbi Société Air France SA (v nadaljevanju: Air France) ter 49 % glasovalnih pravic in 93,63 % ekonomskih pravic v družbi Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljevanju: KLM). Družbi Air France in KLM sta letalski prevoznici, ki opravljata dejavnosti na trgu storitev letalskega prevoza tovora.

14 Letalske družbe v sektorju prevoza tovora zagotavljajo prevoz tovora po zračni poti (v nadaljevanju: prevozniki). Ti prevozniki praviloma opravljajo storitve prevoza tovora za špediterje, ki organizirajo prevoz zadevnega tovora v imenu pošiljateljev. V zameno ti špediterji prevoznikom plačajo ceno, ki je po eni strani sestavljena iz tarif, izračunanih na kilogram, in po drugi strani iz različnih dodatnih taks.

Upravni postopek

15 Komisija je 7. decembra 2005 prejela prošnjo za imuniteto na podlagi njenega obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 155), ki so jo vložile družba Deutsche Lufthansa AG in njeni hčerinski družbi, Lufthansa Cargo AG in Swiss International Air Lines AG. Glede na to prošnjo so med več prevozniki obstajali protikonkurenčni stiki, ki so se nanašali na sestavne dele cene storitev, ki se opravljajo na trgu letalskega prevoza tovora, in sicer na uvedbo dodatnih taks, imenovanih dodatna taksa za „gorivo“ in dodatna taksa za „varnost“, ter na zavrnitev teh prevoznikov, da špediterjem plačajo provizijo od teh dodatnih taks (v nadaljevanju: zavrnitev plačila provizij).

16 Komisija je 14. in 15. februarja 2006 opravila nenapovedane preglede v prostorih več prevoznikov.

17 Po teh pregledih je več prevoznikov, med katerimi je bila družba AF-KLM v imenu družbe Air France, vložilo prošnjo za imuniteto na podlagi obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov, navedenega v točki 15 te sodbe.

18 Komisija je 19. decembra 2007 27 prevoznikom, med katerimi je bila družba AF-KLM, poslala obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so nato predložili pisne pripombe. Zaslišanje je potekalo od 30. junija do 4. julija 2008.

Prvotni sklep

19 Komisija je 9. novembra 2010 sprejela Sklep C(2010) 7694 final v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva COMP/39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: prvotni sklep). Ta sklep je bil naslovljen na 21 prevoznikov, med katerimi je bila tudi družba AF-KLM.

20 V obrazložitvi navedenega sklepa je bilo navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora tako, da so se dogovorili o dodatni taksi za gorivo, dodatni taksi za varnost in zavrnitvi plačila provizij, ter da so s tem sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, ki je obsegala ozemlje Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in Švice.

Sodbe z dne 16. decembra 2015

21 Splošno sodišče je s sodbo z dne 16. decembra 2015, Air France-KLM/Komisija (T-62/11, EU:T:2015:996), prvotni sklep razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na družbo AF-KLM. Splošno sodišče je z dvanajstimi drugimi sodbami z istega dne ta sklep prav tako v celoti ali delno razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na dvanajst drugih prevoznikov ali skupin prevoznikov.

22 Splošno sodišče je presodilo, da je navedeni sklep pomanjkljivo obrazložen.

Sporni sklep

23 Komisija je 20. maja 2016 prevoznikom iz prvotnega sklepa, ki so pri Splošnem sodišču vložili tožbo zoper ta sklep, poslala dopis, v katerem jih je obvestila, da namerava ponovno sprejeti sklep o ugotovitvi, da so sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu pri vseh povezavah, navedenih v tem prvotnem sklepu. Naslovnikom je bil določen enomesečni rok za predložitev pripomb. To možnost so izkoristili vsi.

24 Komisija je 17. marca 2017 sprejela sporni sklep, ki je naslovljen na 19 prevoznikov, med katerimi je tudi družba AF-KLM.

25 V spornem sklepu je navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora po vsem svetu z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij (v nadaljevanju: sporni omejevalni sporazum), s čimer so storili enotno in trajajočo kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

26 Komisija je v razdelku 4 tega sklepa, naslovljenem „Opis dejstev“, med drugim navedla, da je preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov med konkurenti v daljšem obdobju v zvezi z ravnanjem, za katero so se odločili, ga predvideli ali načrtovali glede različnih elementov cen za storitve prevoza tovora, navedenimi v prejšnji točki. Komisija je poudarila, da je bil skupni cilj te mreže stikov usklajevanje ravnanja konkurentov pri določanju cen ali zmanjšanje negotovosti glede njihove cenovne politike. Komisija je nato opisala stike v zvezi z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ter presojala dokaze o dejanskem stanju, ki se nanašajo, prvič, na sporni omejevalni sporazum kot celoto, in drugič, na vsakega od naslovnikov navedenega sklepa.

27 Komisija je v razdelku 5 spornega sklepa, naslovljenem „Uporaba upoštevnih pravil o konkurenci“, za dejansko stanje v obravnavani zadevi uporabila člen 101 PDEU, pri čemer je pojasnila, da je treba sklicevanja na ta člen razumeti tudi kot sklicevanja na člen 53 Sporazuma EGP in člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, saj se te določbe uporabljajo *mutatis mutandis*, razen če ni drugače določeno.

28 V zvezi s tem je Komisija, kar zadeva njeno pristojnost, preučila meje svoje časovne in krajevne pristojnosti za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v obravnavani zadevi.

29 Po eni strani je Komisija v točkah od 822 do 832 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.2 tega sklepa, naslovljen „Pristojnost Komisije“, v bistvu navedla, da ne bo uporabila, najprej, člena 101 PDEU za sporazume in ravnanja pred 1. majem 2004 v zvezi s povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP (v nadaljevanju: povezave Unija-tretje države), dalje, člena 53 Sporazuma EGP za sporazume in ravnanja pred 19. majem 2005 v zvezi s povezavami Unija-tretje države ter povezavami med letališči v državah, ki so pogodbenice Sporazuma EGP in niso članice Unije, in letališči v tretjih državah (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-tretje države in skupaj s povezavami Unija-tretje države: v nadaljevanju: povezave EGP-tretje države), in nazadnje, člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za sporazume in ravnanja pred 1. junijem 2002 v zvezi s povezavami med letališči v Uniji in letališči v Švici (v nadaljevanju: povezave Unija-Švica). Komisija je v točki 832 obrazložitve navedenega sklepa pojasnila, da namen tega sklepa „nikakor ni ugotoviti kakršno koli kršitev člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] v zvezi s storitvami prevoza tovora [med] Švico [in] tretjimi državami“.

30 Po drugi strani je Komisija v točkah od 1036 do 1046 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.3.8 tega sklepa, naslovljen „Uporaba člena 101 [PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne zračne povezave“, navedla razloge, zaradi katerih je zavrnila trditve več obtoženih prevoznikov, da naj bi prekoračila meje svoje krajevne pristojnosti glede na pravila mednarodnega javnega prava s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev teh dveh določb pri povezavah s krajem odhoda iz tretjih držav in krajem prihoda v EGP (v nadaljevanju: vstopne povezave; kadar gre za storitve prevoza tovora, ponujene na teh povezavah: vstopne storitve prevoza tovora).

31 Natančneje, Komisija je v točki 1045 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da imajo lahko protikonkurenčna ravnanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora „takojšnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji in EGP, saj lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivajo na potrošnike v EGP“. Komisija je dodala, da so v obravnavani zadevi ta ravnanja lahko imela take učinke tudi na storitve letalskega prevoza tovora drugih prevoznikov v EGP, in sicer med vozlišči („hubs“) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki iz tretjih držav, in letališči v EGP, kamor so te pošiljke namenjene in na katera prevoznik iz tretje države ne leti.

32 Poleg tega je Komisija v točki 1046 obrazložitve tega sklepa navedla, da se je sporni omejevalni sporazum „izvajal po vsem svetu“, da so bili dogovori v zvezi z vstopnimi povezavami sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP ter da je bila enotna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni ključni element tega omejevalnega sporazuma.

33 Podrazdelek 5.3 spornega sklepa, ki se nanaša na uporabo člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v obravnavani zadevi, vsebuje točke od 833 do 1052 obrazložitve tega sklepa. Prvič, Komisija je v točki 846 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje ali vplivali na določanje cen, „kar navsezadnje pomeni določanje cen v zvezi z“ dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilom provizije špediterjem od dodatnih taks. V točki 861 obrazložitve navedenega sklepa je Komisija ugotovila, da „splošni sistem usklajevanja ravnanja pri določanju cen za storitve prevoza tovora“, razkrit z njeno preiskavo, potrjuje obstoj „zapletene kršitve, ki jo sestavljajo različna ravnanja, ki jih je mogoče opredeliti bodisi kot sporazum bodisi kot usklajeno ravnanje in v okviru katerih so konkurenti tveganja konkurence zavestno nadomestili s praktičnim medsebojnim sodelovanjem“.

34 Drugič, Komisija je v točki 869 obrazložitve spornega sklepa ugotovila, da „zadevno ravnanje pomeni enotno in trajajočo kršitev člena [101 PDEU]“, pri čemer je v točkah od 870 do 902 obrazložitve tega sklepa pojasnila, da so zadevni dogovori sledili enotnemu protikonkurenčnemu cilju, ki je oviranje konkurence v sektorju prevoza tovora v EGP, da so se ti dogovori nanašali na storitve prevoza tovora in določanje njihovih cen, da so se nanašali na ista podjetja, da so bili enotni in trajajoči ter da so se nanašali na tri sestavne dele, in sicer na dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij. V tem okviru je Komisija v točki 881 obrazložitve tega sklepa navedla, da sta bili družbi Air France in KLM vpleteni v te tri sestavne dele.

35 Tretjič, Komisija je v točki 903 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da je bil cilj zadevnega protikonkurenčnega ravnanja omejevanje konkurence vsaj v Uniji, EGP in Švici. V točki 917 obrazložitve tega sklepa je Komisija v bistvu dodala, da zato ni treba upoštevati konkretnih učinkov tega ravnanja.

36 Četrtič, Komisija je v točkah od 972 do 1021 obrazložitve spornega sklepa preučila ureditve sedmih tretjih držav, v zvezi s katerimi je več obtoženih prevoznikov zatrjevalo, da jim nalagajo dogovarjanje o dodatnih taksah, s čimer jim je bila onemogočena uporaba upoštevnih pravil o konkurenci. Komisija je menila, da ti prevozniki niso dokazali, da so ravnali pod prisilo teh tretjih držav.

37 Petič, Komisija je v točkah od 1024 do 1035 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da bi enotna in trajajoča kršitev lahko znatno vplivala na trgovino med državami članicami, med pogodbenicami Sporazuma EGP in med pogodbenicami Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

38 Razdelek 7 spornega sklepa, naslovljen „Trajanje kršitve“, vsebuje točke od 1146 do 1169 obrazložitve tega sklepa. Kot je razvidno iz točke 1146 obrazložitve navedenega sklepa, je Komisija ugotovila, da se je sporni omejevalni sporazum začel 7. decembra 1999 in je trajal do 14. februarja 2006. V tej točki 1146 obrazložitve je Komisija pojasnila, da so se s tem omejevalnim sporazumom kršili:

– člen 101 PDEU od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v Uniji;

– člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-tretje države;

– člen 53 Sporazuma EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v EGP;

– člen 53 Sporazuma EGP od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države;

– člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-Švica.

39 Komisija je v točki 1169 obrazložitve tega sklepa navedla, da je kršitev pri družbah AF-KLM in Air France trajala od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, pri družbi KLM pa od 21. decembra 1999 do 14. februarja 2006.

40 Komisija je v točkah od 1080 do 1085 obrazložitve spornega sklepa družbama AF-KLM in Air France pripisala solidarno odgovornost za njuno sodelovanje pri enotni in trajajoči kršitvi za celotno trajanje te kršitve, pri čemer je na eni strani navedla, da sta družbi AF-KLM in Air France nasledili družbo, ki se je prej imenovala „Société Air France“, ki je obstajala pred 15. septembrom 2004, in na drugi strani, da je družba AF-KLM odločilno vplivala oziroma je mogoče domnevati, da je odločilno vplivala na družbo Air France od 15. septembra 2004. V zvezi s tem je Komisija navedla, da je na ta dan družba, ki se je prej imenovala „Société Air France“, postala družba AF-KLM, njene dejavnosti zračnega prevoza pa so bile prenesene na njeno hčerinsko družbo „Air France Compagnie Aérienne“, ki je bila preimenovana v „Société Air France SA“. Poleg tega je Komisija v točkah od 1086 do 1089 obrazložitve tega sklepa družbi AF-KLM pripisala odgovornost za ravnanje družbe KLM od 5. maja 2004, ko je družba, ki se je prej imenovala „Société Air France“, pridobila nadzor nad družbo KLM.

41 Komisija je v razdelku 8 spornega sklepa preučila korektivne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, in globe, ki jih je treba naložiti, pri čemer se je sklicevala na Smernice iz leta 2006. Na podlagi točke 37 teh smernic je Komisija med drugim uporabila 50-odstotno znižanje osnovnih zneskov glob, saj je bil del storitev v zvezi z vstopnimi povezavami ter povezavami s krajem odhoda iz EGP in s krajem prihoda v tretjih državah, razen povezav Unija-Švica, opravljen zunaj ozemlja, ki ga zajema Sporazum EGP, in je lahko del škode torej nastal zunaj navedenega ozemlja. Poleg tega je Komisija na podlagi točke 29 teh smernic obtoženim prevoznikom priznala dodatno znižanje osnovnega zneska za 15 % (v nadaljevanju: splošno znižanje zaradi olajševalnih okoliščin), ker so nekateri predpisi sporni omejevalni sporazum spodbujali.

42 Členi 1, 3 in 4 izreka spornega sklepa določajo:

„Člen 1

Naslednja podjetja so s tem, da so usklajevala svoje ravnanje pri določanju cen za storitev letalskega prevoza tovora po vsem svetu, kar zadeva dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilo provizije od dodatnih taks, storila naslednjo enotno in trajajočo kršitev člena 101 [PDEU], člena 53 [Sporazuma EGP] in člena 8 [Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu] glede naslednjih povezav in v naslednjih obdobjih.

1. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave med letališči v EGP v teh obdobjih:

   […]
   (b) družba [AF-KLM] od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006;
   (c) družba [Air France] od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006;
   (d) družba [KLM] od 21. decembra 1999 do 14. februarja 2006;

   […]

2. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU, kar zadeva povezave [Unija-tretje države] v teh obdobjih:

   […]
   (b) družba [AF-KLM] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;
   (c) družba [Air France] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;
   (d) družba [KLM] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

   […]

3. Ta podjetja so kršila člen 53 PDEU Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [EGP brez povezav Unija-tretje države] v teh obdobjih:

   […]
   (b) družba [AF-KLM] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;
   (c) družba [Air France] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;
   (d) družba [KLM] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

   […]

4. Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu, kar zadeva povezave [Unija-Švica] v teh obdobjih:

   […]
   (b) družba [AF-KLM] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;
   (c) družba [Air France] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;
   (d) družba [KLM] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

[…]

Člen 3

Za enotno in trajajočo kršitev iz člena 1 tega sklepa […] se naložijo te globe:

[…]

(b) družbama [AF-KLM] in [Air France] solidarno: 182.920.000 EUR;

[…]

(d) družbama [KLM] in [AF-KLM] solidarno: 124.440.000 EUR;

[…]

Člen 4

Podjetja iz člena 1 nemudoma prenehajo enotno in trajajočo kršitev iz navedenega člena, če tega še niso storila.

Vzdržijo se tudi ponovitve katerega koli dejanja ali ravnanja, ki ima enak ali podoben cilj ali učinek.“

Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijana sodba

43 Družba AF-KLM je 30. maja 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila tožbo, s katero je predlagala, primarno, razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti v delu, v katerem se nanaša nanjo, podredno, razglasitev ničnosti člena 1(1)(b), (2)(b), (3)(b) in (4)(b), člena 3(b) in člena 4 spornega sklepa ter znižanje zneska glob, ki sta ji bili naloženi s tem sklepom, in še bolj podredno, razglasitev ničnosti člena 3(b) in (d) navedenega sklepa in znižanje zneska glob, ki sta ji bili naloženi.

44 Družba AF-KLM je v utemeljitev te tožbe navedla devet razlogov za razglasitev ničnosti in devet trditev za znižanje zneska glob, ki sta ji bili naloženi.

45 Med temi tožbenimi razlogi se je prvi nanašal na nezakonitosti, storjene s pripisom odgovornost družbi AF-KLM za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, in družbe Air France ter za del ravnanj družbe KLM, četrti se je nanašal na nepristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora, osmi se je nanašal na napake in kršitev načela sorazmernosti pri izračunu trajanja sodelovanja družbe Air France pri enotni in trajajoči kršitvi, deveti pa se je nanašal na neobstoj obrazložitve in na nezadostnost splošnega znižanja zaradi olajševalnih okoliščin. Splošno sodišče je poleg tega po uradni dolžnosti preizkusilo razlog, v skladu s katerim Komisija, kar zadeva Sporazumom ES-Švica o zračnem prometu, ni pristojna za ugotovitev in sankcioniranje kršitve člena 53 Sporazuma EGP za povezave med letališči v državah pogodbenicah Sporazuma EGP, ki niso članice Unije, in letališči v Švici (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-Švica).

46 Sedem trditev v utemeljitev predloga družbe AF-KLM za znižanje zneska glob je ustrezalo tožbenim razlogom za razglasitev ničnosti od drugega do devetega. Družba AF-KLM je v odgovor na ukrepe procesnega vodstva Splošnega sodišča v zvezi z razlogom, ki ga je navedeno sodišče preizkusilo po uradni dolžnosti, dodala dve dodatni trditvi, ki sta se nanašali, prvič, na prihodke od storitev prevoza tovora, ustvarjene pri povezavah EGP brez povezav Unija-Švica, ki naj bi jih bilo treba izključiti iz vrednosti prodaje, in drugič, na dejstvo, da se z izključitvijo povezav EGP brez povezav Unija-Švica iz geografskega obsega enotne in trajajoče kršitve lahko upraviči znižanje koeficienta teže kršitve.

47 Splošno sodišče je z izpodbijano sodbo zavrnilo vse te razloge za razglasitev ničnosti, vključno z razlogom, ki ga je preizkusilo po uradni dolžnosti. Vendar je Splošno sodišče v okviru zadnjenavedenega razloga ugotovilo, da je Komisija priznala, da je pri določanju glob v vrednost prodaje mogoče „nenamerno“ vključila promet, ki so ga nekateri obtoženi prevozniki ustvarili s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica v zadevnem obdobju, pri čemer je ugotovila, da to vpliva le na prihodke, ki jih je treba upoštevati pri izračunu osnovnega zneska teh glob. Poleg tega je Splošno sodišče v okviru osmega tožbenega razloga ugotovilo, da ni utemeljeno, da je Komisija zoper družbo Air France uporabila nekatere stike iz spornega sklepa, vendar je ta institucija vseeno lahko upravičeno menila, da ima na voljo zadostne dokaze v zvezi s sodelovanjem družbe Air France v spornem omejevalnem sporazumu od 7. decembra 1999 do 19. januarja 2001 in od 20. oktobra 2005 do 14. februarja 2006, tako da družba AF-KLM Komisiji ne more utemeljeno očitati, da jo je štela za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006.

48 Kar zadeva znesek glob, je Splošno sodišče navedlo, da je skupna vrednost prodaje, ki sta jo leta 2005 dosegli družbi Air France in KLM, in sicer 1.150.248.000 EUR in 833.845.177 EUR, vključevala prihodke, ki sta jih ustvarili družbi Air France in KLM s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica, in sicer 2502 EUR in 5595 EUR, čeprav te povezave niso spadale v obseg enotne in trajajoče kršitve, ki jo je ugotovila Komisija, kot je navedeno sodišče samo ugotovilo v okviru razloga, ki ga je preizkusilo po uradni dolžnosti. Zato je Splošno sodišče ugotovilo, da je treba vsoto teh zneskov izključiti iz celotnega zneska vrednosti prodaje v skladu s tretjo trditvijo družbe AF-KLM. Poleg tega je Splošno sodišče ugotovilo, da izključitev nekaterih stikov iz sklopa indicev, ki je posledica preučitve osmega tožbenega razloga, ne upravičuje odobritve dodatnega znižanja družbi AF-KLM zaradi olajševalnih okoliščin. Splošno sodišče je dodalo, da ni dokazov, da splošno znižanje zaradi olajševalnih okoliščin ne bi bilo primerno. Splošno sodišče je na podlagi svoje neomejene pristojnosti določilo končni znesek globe, ki jo je treba naložiti družbi AF-KLM,

v višini 182.920.000 EUR za kršitev, za katero je solidarno odgovorna z družbo Air France, in na 124.440.000 EUR za kršitev, za katero je solidarno odgovorna skupaj z družbo KLM. Ker so bili ti zneski enaki zneskom glob, naloženih družbi AF-KLM v spornem sklepu, je Splošno sodišče zavrnilo predloge tega podjetja za spremembo zneska glob.

Predlogi strank v pritožbenem postopku

49 Družba AF-KLM s pritožbo Sodišču predlaga, naj:

– primarno, izpodbijano sodbo razveljavi in posledično sporni sklep razglasi za ničen v delu, v katerem se nanaša nanjo in ji nalaga globo;

– podredno, globo v višini 307.360.000 EUR, ki ji je bila s členom 3(b) oziroma (c) spornega sklepa naložena solidarno po eni strani z družbo Air France in po drugi strani z družbo KLM, zniža na primeren znesek in

– v vsakem primeru Komisiji naloži plačilo stroškov postopka pred Sodiščem in Splošnim sodiščem.

50 Komisija Sodišču predlaga, naj:

– pritožbo zavrne in družbi AF-KLM naloži plačilo stroškov;

– podredno, če bi Sodišče pritožbi ugodilo, zadevo vrne v razsojanje Splošnemu sodišču in pridrži odločitev o stroških.

Pritožba

51 Družba AF-KLM v utemeljitev pritožbe navaja štiri pritožbene razloge. Prvi pritožbeni razlog, naveden primarno, se nanaša na napačen pripis odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe Air France in del ravnanj družbe KLM. Z drugim pritožbenim razlogom, navedenim podredno, družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo in kršilo obveznost obrazložitve, ker je potrdilo pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora. S tretjim pritožbenim razlogom, tudi navedenim podredno, družba AF-KLM zatrjuje kršitev obveznosti obrazložitve in načela enakega obravnavanja v okviru upoštevanja predpisov. Četrti pritožbeni razlog družbe AF-KLM, ki je prav tako naveden podredno, se nanaša na napačno uporabo prava, ki naj bi jo Splošno sodišče storilo pri presoji sodelovanja družbe Air France, torej dejansko družbe AF-KLM, pri enotni in trajajoči kršitvi med 7. decembrom 1999 in 14. februarjem 2006.

Prvi pritožbeni razlog: pripis odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe Air France in del ravnanj družbe KLM

52 Prvi pritožbeni razlog družbe AF-KLM je sestavljen iz dveh delov. S prvim delom družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče s tem, da ji je pripisalo odgovornost za ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004 in ravnanja družbe Air France od 15. septembra 2004, kršilo obveznost obrazložitve

in napačno uporabilo pravo. Z drugim delu družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da ji je pripisalo odgovornost za ravnanja družbe Air France od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004.

Prvi del: pripis odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004 in ravnanja družbe Air France od 15. septembra 2004

– *Trditve strank*

53 Družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče s tem, da ji je pripisalo odgovornost za ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004 in ravnanja družbe Air France od 15. septembra 2004, na eni strani kršilo obveznost obrazložitve. Splošno sodišče naj bi zgolj zavrnilo trditve družbe AF-KLM, s katerimi je želela dokazati, da sta družbi Air France in KLM v teh obdobjih na trgu delovali neodvisno, ne da bi analiziralo vsebino teh trditev ali se izreklo o njeni zmožnosti, da dokaže samostojnost teh hčerinskih družb, kot naj bi bilo razvidno iz točk 262 in 278 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče naj bi tako zgolj navedlo, da navedena trditev ni „podprta z nobenim dokazom“, da so bile „zgolj […] trditve“ ali da družba AF-KLM ni „upravičeno“ izpodbijala elementov, ki jih je navedla Komisija. V upravnem postopku pa naj bi družba AF-KLM odgovorila na več zahtev Komisije za informacije v zvezi s tem. Poleg tega naj bi v tožbi pred Splošnim sodiščem družba AF-KLM navedla več trditev, ki dokazujejo, da ni odločilno vplivala na ravnanje zadevnih hčerinskih družb.

54 Na drugi strani naj Splošno sodišče s tem, da je zavrnilo sklop indicev, ki jih je predložila družba AF-KLM, da bi dokazala, da ni odločilno vplivala na ravnanje svojih hčerinskih družb, ne bi upoštevalo sodne prakse, ki izhaja iz točk 195 in 197 sodbe z dne 27. oktobra 2010, Alliance One International in drugi/Komisija (T-24/05, EU:T:2010:453), v kateri naj bi Splošno sodišče razsodilo, da dejstvo, da matična družba hčerinske družbe, ki je kršila člen 101 PDEU, nima lastne dejavnosti in ima v tej hčerinski družbi izključno finančno udeležbo, omogoča ugotovitev, da ta matična družba ne izvaja odločilnega vpliva na ravnanje hčerinske družbe na trgu. Res je, da zgolj dejstvo, da je matična družba, tako kot družba AF-KLM, finančni holding, teoretično ne bi omogočalo izključitve njene odgovornosti. Vendar bi moralo Splošno sodišče na podlagi analize sklopa predloženih indicev preučiti dejansko vmešavanje družbe AF-KLM v dejavnost njenih zadevnih hčerinskih družb in ugotoviti, da ta družba ni odločilno vplivala na to dejavnost. Družba AF-KLM naj bi namreč predložila več elementov v zvezi z organizacijskimi, gospodarskimi in pravnimi povezavami med zadnjenavedeno družbo in navedenimi hčerinskimi družbami, ki naj bi dokazovali popolno nevpletenost družbe AF-KLM v zadevna ravnanja, njeno nevpletenost v dejavnosti družb Air France in KLM v sektorju letalskega prevoza tovora ter njuno popolno samostojnost na trgu, zadnjenavedeni element pa je element, ki naj mu Splošno sodišče niti ne bi oporekalo, kot naj bi bilo razvidno iz točke 262 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče je torej po mnenju družbe AF-KLM napačno uporabilo pravo, ker ni navedlo razlogov, zaradi katerih z vsemi elementi, ki jih je predložila, ni mogoče izključiti domnevnega odločilnega vpliva na ravnanje teh hčerinskih družb.

55 Komisija trditve družbe AF-KLM prereka.

– *Presoja Sodišča*

56 Na prvem mestu, spomniti je treba, da obveznost obrazložitve, ki jo ima Splošno sodišče na podlagi člena 36 Statuta Sodišča Evropske unije v povezavi s členom 53, prvi odstavek, tega statuta, temu sodišču nalaga, da jasno in nedvoumno navede razlogovanje, ki mu je sledilo, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega sklepa in da lahko Sodišče opravi sodni nadzor (sodbi z dne 11. aprila 2013, Mindo/Komisija, C-652/11 P, EU:C:2013:229, točka 29, in z dne 26. septembra 2024, Covestro Deutschland in Nemčija/Komisija, C-790/21 P in C-791/21 P, EU:C:2024:792, točka 113 in navedena sodna praksa).

57 Vendar ta obveznost Splošnega sodišča ne zavezuje k obrazložitvi, ki bi izčrpno in drugemu za drugim sledila vsem razlogovanjem strank v sporu. Obrazložitev je torej lahko implicitna, če zadevnim osebam omogoča, da se seznanijo z razlogi, na katere se je oprlo Splošno sodišče, Sodišču pa, da ima na voljo dovolj elementov za nadzor v okviru pritožbe (sodbi z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 372, in z dne 26. septembra 2024, Covestro Deutschland in Nemčija/Komisija, C-790/21 P in C-791/21 P, EU:C:2024:792, točka 114 in navedena sodna praksa).

58 Opozoriti je treba tudi, da je navedena obveznost obrazložitve bistvena procesna zahteva, ki jo je treba razlikovati od vprašanja utemeljenosti obrazložitve, pri kateri gre za materialno zakonitost spornega akta (sodbi z dne 2. aprila 1998, Komisija/Sytraval in Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, točka 67, in z dne 4. oktobra 2024, UPL Europe in Indofil Industries (Netherlands)/Komisija, C-262/23 P, EU:C:2024:862, točka 134 in navedena sodna praksa).

59 V obravnavani zadevi je Splošno sodišče v točki 262 izpodbijane sodbe v zvezi s trditvijo, da sta družbi Air France in KLM samostojno določali svojo poslovno politiko, strategijo, proračun in ravnanje v sektorju letalskega prevoza tovora, sicer ugotovilo le, da družba AF-KLM „zgolj navaja trditve". Podobno je Splošno sodišče v točki 261 izpodbijane sodbe navedlo, da trditev družbe AF-KLM, da se ni vmešavala v operativne in poslovne dejavnosti svojih hčerinskih družb, med drugim ni „podprta z nobenim dokazom", v točki 278 navedene sodbe pa, da nekateri razlogi, ki jih je Komisija navedla v spornem sklepu v utemeljitev pripisa odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004, razen tistih, ki so bili preučeni v točkah od 271 do 277 izpodbijane sodbe, niso bili „upravičeno izpodbijani".

60 Vendar iz vseh upoštevnih točk izpodbijane sodbe izhaja, da razlogi, navedeni v prejšnji točki te sodbe, niso edini, ki jih je Splošno sodišče navedlo za zavrnitev trditev družbe AF-KLM v zvezi z napakami, ki naj bi jih Komisija storila s pripisom odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004 in ravnanja družbe Air France od 15. septembra 2004.

61 Splošno sodišče je namreč na te trditve, ki so vsebovale štiri očitke, odgovorilo v točkah od 216 do 288 izpodbijane sodbe. Tako je Splošno sodišče, prvič, v točkah od 220 do 240 navedene sodbe preučilo očitek družbe AF-KLM, ki se je nanašal na domnevno nezadostno obrazložitev zavrnitve elementov, ki po njenem mnenju dokazujejo samostojnost družb Air France in KLM. Splošno sodišče je v zvezi s tem ugotovilo, da je izpodbijani sklep dovolj obrazložen.

62 Drugič, Splošno sodišče je v točkah od 243 do 249 navedene sodbe preučilo očitek družbe AF-KLM, ki se je nanašal na napako s pripisom odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004 do 15. septembra 2004. V zvezi s tem je Splošno sodišče med drugim v točkah od 245 do 248 navedene sodbe ugotovilo, da med strankama ni sporno, da sta družba

AF-KLM in družba, ki se je prej imenovala „Société Air France“, ki jo je Splošno sodišče zaradi dogovora o zapisu, sprejetega v točki 53 izpodbijane sodbe, opredelilo kot „nekdanja družba Air France“, ena in ista pravna oseba. Splošno sodišče je ugotovilo, da je torej družba AF-KLM v zvezi z nadzorom nad družbo KLM od 5. maja 2004 do 15. septembra 2004 še naprej uresničevala pravice in prevzemala obveznosti, ki jih je že pridobila, ko je poslovala še s prejšnjo firmo. Zato je Splošno sodišče ugotovilo, da družba AF-KLM napačno trdi, da jo je Komisija štela za odgovorno za kršitveno ravnanje njene hčerinske družbe v obdobju pred prevzemom te družbe.

63 Tretjič, Splošno sodišče je v točkah od 253 do 279 izpodbijane sodbe presodilo očitek, ki se je nanašal na napake s pripisom odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družb Air France in KLM od 15. septembra 2004. V tem okviru je Splošno sodišče na eni strani v zvezi s pripisom odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe Air France v točki 254 navedene sodbe med drugim opozorilo, da je družba AF-KLM kot matična družba glede na domnevo o dejanskem odločilnem vplivu, zaradi nadzora, ki ga je družba AF-KLM imela zaradi lastništva celotnega kapitala družbe Air France in vseh glasovalnih pravic, vezanih na delnice družbe Air France, v skladu s sodno prakso Sodišča tista, ki mora predložiti dokaze, s katerimi je mogoče dokazati, da je njena hčerinska družba na trgu ravnala samostojno. Splošno sodišče je v točkah od 258 do 267 navedene sodbe preučilo trditve, ki mu jih je v zvezi s tem predložila družba AF-KLM, in v točki 268 navedene sodbe ugotovilo, da je treba ugotoviti, da tej družbi ni uspelo ovreči zgoraj navedene domneve, da je v obdobju med 15. septembrom 2004 in 14. februarjem 2006 dejansko odločilno vplivala na družbo Air France.

64 Na drugi strani je Splošno sodišče v zvezi s pripisom odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe KLM v točki 255 izpodbijane sodbe med drugim opozorilo, da mora družba AF-KLM, če se domneva, na katero je bilo opozorjeno v točki 254 navedene sodbe, ne uporablja, dokazati le, da Komisija ni pravno zadostno dokazala, da družba KLM o svojem ravnanju na trgu ni odločala samostojno. V zvezi s tem je Splošno sodišče najprej v točki 269 navedene sodbe navedlo, da iz točk od 258 do 267 navedene sodbe izhaja, da nobena od zatrjevanih napak ne izpodbije ugotovitve Komisije, da je družba AF-KLM dejansko odločilno vplivala na družbo KLM. Dalje, Splošno sodišče je v točki 270 navedene sodbe navedlo, da je treba preučiti še trditve družbe AF-KLM, ki se nanašajo na elemente, navedene v zaupni prilogi k spornemu sklepu v zvezi s povezavami, ki jih je imela z družbo KLM, pri čemer je poudarilo, da je treba trditve v zvezi z družbo Air France zavrniti kot brezpredmetne, saj družbi AF-KLM ni uspelo dokazati, da je Komisija storila napako, ker se je oprla na zadevno domnevo. Nazadnje, Splošno sodišče je te trditve preučilo in zavrnilo v točkah od 271 do 278 izpodbijane sodbe, pri čemer je bil ta tretji očitek v točki 279 navedene sodbe v celoti zavrnjen.

65 Četrtič, Splošno sodišče je v točkah od 282 do 287 izpodbijane sodbe preučilo očitek družbe AF-KLM, ki se je nanašal na kršitev načel osebne odgovornosti ter individualizacije kazenskih sankcij. V zvezi s tem je Splošno sodišče zlasti v točki 285 navedene sodbe navedlo, da družba AF-KLM ta očitek utemeljuje z neizvajanjem odločilnega vpliva na družbi Air France in KLM, ne da bi predložila elemente, ki niso bili navedeni že v okviru prejšnjih očitkov, zato iz preučitve, ki jo je Splošno sodišče že opravilo, izhaja, da je Komisija pravno zadostno dokazala, da je družba AF-KLM v zadevnih obdobjih izvajala tak vpliv na svoji hčerinski družbi, tako da navedeni očitek temelji na napačni premisi. V točki 286 navedene sodbe je Splošno sodišče dodalo, da s pripisom odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe Air France od 15. septembra 2004 in ravnanja družbe KLM od 5. maja 2004 niso bile storjene napake, zato ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točkah 282 in 283 navedene sodbe, ki se med drugim nanaša na pojem „podjetje“, nista kršeni načeli osebne odgovornosti in individualizacije kazenskih sankcij.

66 Glede na te elemente in ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točkah 56 in 57 te sodbe, je torej treba ugotoviti, da trditev, da je Splošno sodišče kršilo obveznost obrazložitve v zvezi z zavrnitvijo trditev družbe AF-KLM, s katerimi je želela dokazati, da sta družbi Air France in KLM v spornih obdobjih na trgu delovali neodvisno, ni utemeljena in jo je torej treba zavrniti.

67 Poleg tega v delu, v katerem želi družba AF-KLM izpodbijati utemeljenost presoj, ki jih je Splošno sodišče opravilo v točkah od 218 do 268 izpodbijane sodbe, zadostuje navesti, da se, kot izhaja iz sodne prakse, navedene v točki 58 te sodbe, tak očitek nanaša na materialno zakonitost spornega akta in zato z njim ni mogoče utemeljiti kršitve obveznosti obrazložitve.

68 Trditve, navedene v točki 53 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.

69 Na drugem mestu je treba opozoriti, da je v skladu s členom 256(1) PDEU in členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije pritožba omejena na pravna vprašanja.

70 Splošno sodišče je torej edino pristojno za ugotavljanje in presojo upoštevnih dejstev ter za presojo dokazov. Če so bili namreč ti dokazi pravilno pridobljeni ter če so bila spoštovana splošna pravna načela in postopkovna pravila glede dokaznega bremena in izvajanja dokazov, je samo Splošno sodišče pristojno presojati vrednost dokazov, ki so mu bili predloženi. Presoja teh dejstev in dokazov, razen ob njihovem izkrivljanju, torej ni pravno vprašanje, ki bi bilo predmet nadzora Sodišča v okviru pritožbe (sodbi z dne 28. maja 1998, Deere/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, točka 22, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 50 in navedena sodna praksa).

71 Družba AF-KLM pa s trditvami, navedenimi v točki 54 te sodbe, zgolj trdi, da bi moralo Splošno sodišče šteti, da več elementov, ki jih je predložila, dokazuje njeno popolno nevpletenost v zadevna ravnanja, njeno nevpletenost v dejavnosti družb Air France in KLM v sektorju letalskega prevoza tovora ter njuno popolno samostojnost na trgu.

72 V zvezi s tem je treba zlasti navesti, da točki 195 in 197 sodbe z dne 27. oktobra 2010, Alliance One International in drugi/Komisija (T-24/05, EU:T:2010:453), na kateri se družba AF-KLM sklicuje, da bi dokazala, da bi moralo Splošno sodišče tudi v obravnavani zadevi ugotoviti, da ni odločilno vplivala na ravnanje svojih hčerinskih družb na trgu, vsebujeta le presoje dejanskega stanja, ki so specifične za okoliščine zadeve, v kateri je bila izdana navedena sodba. Zato te presoje v obravnavani zadevi vsekakor niso upoštevne. Poleg tega družba AF-KLM ne trdi, da je Splošno sodišče izkrivilo dejstva in dokaze, ki so mu bili predloženi.

73 Ker želi družba AF-KLM pri Sodišču doseči le novo presojo sklopa indicev, ki jih je predložila Splošnemu sodišču, je treba te trditve v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 70 te sodbe, zavreči kot nedopustne.

74 Poleg tega v delu, v katerem družba AF-KLM z navedeno trditvijo ponovno trdi, da Splošno sodišče ni izpolnilo svoje obveznosti obrazložitve, ker ni pojasnilo razlogov, zaradi katerih na podlagi vseh elementov, ki jih je predložila, ni mogoče izključiti, da je odločilno vplivala na svoji hčerinski družbi, zadostuje navesti, da se te trditve v bistvu ne razlikujejo od trditev, navedenih v točki 53 te sodbe, katerih neutemeljenost je že bila dokazana v točkah od 59 do 66 te sodbe. Prav tako je treba te trditve zavrniti kot neutemeljene iz istih razlogov, kot so navedeni v točkah od 59 do 66.

75 Trditve, navedene v točki 54 te sodbe, tako delno niso dopustne in delno niso utemeljene.

76 Prvi del prvega pritožbenega razloga je zato treba zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen.

Drugi del: pripis odgovornosti družbi AF-KLM za ravnanja družbe Air France od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004

– *Trditve strank*

77 Družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče s tem, da ji je pripisalo odgovornost za ravnanja družbe Air France od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004, kršilo pravila, ki urejajo gospodarsko nasledstvo podjetij znotraj iste skupine, ter načeli osebne odgovornosti in individualizacije kazenskih sankcij.

78 Splošno sodišče naj bi v točkah 303, 309, 311 in 313 izpodbijane sodbe navedlo, da je treba sporni sklep razumeti tako, da ima družba, ki se je prej imenovala „Société Air France“, dva ločena naslednika, in sicer družbo AF-KLM kot pravno naslednico in njeno hčerinsko družbo Air France kot gospodarsko naslednico. Glede na to, da je družba AF-KLM neoperativen holding, da je družba Air France dejavna na upoštevnem trgu in da so bile vse dejavnosti zračnega prevoza družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, prenesene na družbo Air France, pa naj bi moralo Splošno sodišče ugotoviti, da družbe AF-KLM ni mogoče šteti za odgovorno za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004, saj je gospodarska naslednica te prejšnje družbe še naprej delovala na trgu.

79 Komisija trdi, da ta del ni dopusten in vsekakor ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

80 Najprej je treba navesti, da ta del temelji na premisi, da je bilo ugotovljeno, da je družba AF-KLM odgovorna za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004, kot gospodarska, pravna ali gospodarska in pravna naslednica te družbe.

81 Vendar točke 303, 309, 311 in 313 izpodbijane sodbe, na katere se družba AF-KLM sklicuje v utemeljitev te premise, nimajo obsega, ki jim ga ta stranka pripisuje.

82 Splošno sodišče je namreč v točki 303 izpodbijane sodbe navedlo, da je treba točko 1080 obrazložitve spornega sklepa razlagati tako, da je odgovornost družbe AF-KLM ugotovljena izključno na podlagi ugotovljene pravne kontinuitete z družbo, ki se je prej imenovala „Société Air France“. Splošno sodišče je v točki 309 navedene sodbe zgolj opozorilo na sodno prakso Sodišča, ki izhaja iz točke 78 sodbe z dne 16. novembra 2000, Cascades/Komisija (C-279/98 P, EU:C:2000:626), v skladu s katero mora fizična ali pravna oseba, ki je zadevno podjetje vodila v času, ko je bila storjena kršitev, načeloma odgovarjati za to kršitev, tudi če je bila v času sprejetja odločbe o ugotovitvi kršitve za vodenje podjetja odgovorna druga oseba. V točki 311 navedene sodbe je Splošno sodišče ugotovilo, da je iz točk 22 in 1080 obrazložitve spornega sklepa razvidno in da ni sporno, da je pravna oseba, ki je bila vpletena v enotno in trajajočo kršitev pred 15. septembrom 2004, in sicer družba, ki se je prej imenovala „Société Air France“, še naprej obstajala po tem datumu, čeprav s spremenjeno firmo in dejavnostjo družbe, pri čemer je ta prejšnja družba, delujoči pravni subjekt, postala družba AF-KLM. Splošno sodišče je v točki 313 navedene sodbe obravnavalo trditev družbe AF-KLM, da je bila družba Air France kot gospodarska naslednica prav tako odgovorna za ta ravnanja, in ugotovilo – pri čemer se je v zvezi

s tem oprlo na sodno prakso Sodišča – da odgovornost družbe AF-KLM za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, ni bila izvedena iz odgovornosti njene hčerinske družbe Air France, zato družba AF-KLM v okviru tožbe, ki jo je vložila pri Splošnem sodišču, Komisiji ni mogla očitati, da je tej hčerinski družbi pripisala odgovornost za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004.

83 Te ugotovitve Splošnega sodišča se v tej pritožbi ne izpodbijajo. Poleg tega je Splošno sodišče v točki 245 izpodbijane sodbe, ki se prav tako ne izpodbija, navedlo, da med strankama ni sporno, da sta družba AF-KLM in družba, ki se je prej imenovala „Société Air France“ in je obstajala do 15. septembra 2004, ena in ista pravna oseba, kot je razvidno iz točk 22 in 1080 obrazložitve spornega sklepa.

84 Ugotoviti je treba, da je premisa, na katero družba AF-KLM opira ta del, napačna, saj družba AF-KLM ni odgovorna za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, od 7. decembra 1999 do 15. septembra 2004 zaradi domnevnega statusa naslednice te družbe, ampak zato, ker zagotavlja pravno kontinuiteto pravic in obveznosti te družbe, saj gre za isti pravni subjekt, ki je spremenil le firmo in dejavnost, ter je torej kot storilec teh ravnanj neposredno in osebno odgovoren za ravnanja družbe, ki se je prej imenovala „Société Air France“, pred tem datumom.

85 Zato Splošno sodišče s tem, da je v točki 307 izpodbijane sodbe v bistvu presodilo, da sodna praksa v zvezi z merili, ki urejajo odgovornost za kršitev konkurenčnega prava Unije v primeru nasledstva podjetij, ni upoštevna, in tako zanikalo obstoj kakršne koli težave pri nasledstvu podjetij v obravnavani zadevi, ni napačno uporabilo prava, saj se tako vprašanje pojavi le takrat, kadar se neki osebi pripiše odgovornost za protikonkurenčno ravnanje druge osebe.

86 Poleg tega mora podjetje v skladu z ustaljeno sodno prakso, na katero je Splošno sodišče v bistvu opozorilo v točki 309 izpodbijane sodbe, kadar krši pravila o konkurenci, v skladu z načelom osebne odgovornosti odgovarjati za to kršitev (sodba z dne 24. septembra 2009, Erste Group Bank in drugi/Komisija, C-125/07 P, C-133/07 P, C-135/07 P in C-137/07 P, EU:C:2009:576, točka 77 in navedena sodna praksa).

87 Poleg tega, če bi se lahko podjetja izognila sankcijam že zgolj na podlagi tega, da se je spremenila njihova istovetnost zaradi prestrukturiranj, prenosov ali drugih pravnih ali organizacijskih sprememb, bi bil cilj kaznovanja ravnanj, ki so v nasprotju s konkurenčnim pravom Unije, in preprečevanja njihovih ponovitev z odvračilnimi sankcijami ogrožen (sodba z dne 24. septembra 2020, Prysmian in Prysmian Cavi e Sistemi/Komisija, C-601/18 P, EU:C:2020:751, točka 86 in navedena sodna praksa).

88 Iz navedenega izhaja, da je treba drugi del prvega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

89 Prvi pritožbeni razlog je zato treba zavrniti.

Drugi pritožbeni razlog: pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora

90 Drugi pritožbeni razlog družbe AF-KLM je sestavljen iz dveh delov. S prvim družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče kršilo Uredbo št. 411/2004, ker je to uredbo napačno razlagalo. Z drugim družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče pri analizi opredeljenih učinkov vsekakor napačno uporabilo pravo in kršilo obveznost obrazložitve.

Prvi del: kršitev Uredbe št. 411/2004

– *Trditve strank*

91 Družba AF-KLM trdi, da sta točki 93 in 97 izpodbijane sodbe pravno napačni, ker je Splošno sodišče v njih ugotovilo, da je bila z Uredbo št. 411/2004 in Sklepom Skupnega odbora EGP št. 40/2005 Komisiji podeljena pristojnost za uporabo členov 101 in 102 PDEU za povezave Unija-tretje države od 1. maja 2004 ter členov 53 in 54 Sporazuma EGP za povezave EGP brez povezav Unija-tretje države od 19. maja 2005 ter da ta pristojnost ne izključuje vstopnih storitev prevoza tovora, ker ne obstaja več „izrecna pravna podlaga“, ki bi upravičevala, da te storitve ostanejo izključene iz Uredbe št. 1/2003.

92 Splošno sodišče naj bi sicer priznalo, da uporaba Uredbe št. 411/2004 za vstopne storitve prevoza tovora v tej uredbi ni izrecno določena, saj pomen zadevnih povezav v tej uredbi ni naveden. Vendar naj bi Splošno sodišče ugotovilo, da je treba neobstoj izrecne navedbe o nepristojnosti Komisije za odločanje o vstopnih storitvah prevoza tovora razlagati kot podelitev pristojnosti Komisiji v zvezi s tem. Ob upoštevanju načela, da je treba dvom sodišča razlagati v korist podjetja, ki je naslovnik sklepa o ugotovitvi kršitve, pa naj bi bilo treba ureditev, ki se uporabi, razlagati tako, da za to podjetje ni neugodna. Zato bi moralo Splošno sodišče, ker Uredba št. 411/2004 ne določa ničesar glede pomena povezav „med tretjimi državami in Unijo“ in ker je treba v tej uredbi izrecen sklic na pristojnost Komisije na področju zračnega prevoza za promet „med Skupnostjo in tretjimi državami“, navedeno uredbo razlagati tako, da so vstopne storitve prevoza tovora iz pristojnosti Komisije izključene.

93 Komisija trdi, da prvi del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

94 Na prvem mestu, navesti je treba, da se v skladu s členom 3 Uredbe št. 411/2004 črta točka (c) člena 32 Uredbe št. 1/2003, ki je določal, da se ta uredba ne uporablja „za zračni prevoz med letališči v [Uniji] in tretjimi državami“. V skladu s členom 4 Uredbe št. 411/2004 je ta izbris začel veljati 1. maja 2004. Zato od tega datuma Uredba št. 1/2003, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 411/2004, ne vsebuje več določbe, na podlagi katere se Uredba št. 1/2003 ne uporablja za zračni prevoz med letališči v Uniji in letališči v tretjih državah.

95 Poleg tega niti iz določb Uredbe št. 411/2004 niti iz uvodnih izjav te uredbe, zlasti iz njenih uvodnih izjav 2, 3 in 7, ni razvidno, kot je Splošno sodišče v bistvu navedlo v točki 94 izpodbijane sodbe, da je zakonodajalec Unije s tem, da je tako v naslovu navedene uredbe kot v teh uvodnih izjavah naveden zračni prevoz „med“ Unijo in tretjimi državami, želel zajeti le zračni prevoz, ki poteka „iz“ Unije „v“ tretje države, ali – drugače povedano – zgolj odhodni zračni prevoz. Nasprotno, izraz „med“ v skladu s svojim običajnim pomenom v vsakdanjem jeziku označuje prostor, ki ločuje dva kraja, dva predmeta ali dve osebi. Tako je v obravnavani zadevi nevtralen, kar zadeva pomen zadevnega zračnega prevoza.

96 Zato Splošno sodišče s tem, da je v točki 93 izpodbijane sodbe ugotovilo, da od 1. maja 2004 ne obstaja več „izrecna pravna podlaga“, ki bi upravičevala, da so vstopne storitve prevoza tovora še naprej izključene iz ureditve, uvedene z Uredbo št. 1/2003, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 411/2004, ni napačno uporabilo prava.

97 Na drugem mestu, v nasprotju s tem, kar trdi družba AF-KLM, iz izpodbijane sodbe nikakor ni razvidno, da bi Splošno sodišče dvomilo o področju uporabe Uredbe št. 411/2004. V zvezi s tem na eni strani trditev družbe AF-KLM, da je Splošno sodišče priznalo, da uporaba Uredbe št. 411/2004 za vstopne storitve prevoza tovora v tej uredbi ni izrecno določena, nima podlage v izpodbijani sodbi. Poleg tega je ta trditev ovržena z jezikovno razlago te uredbe, navedeno v točki 93 izpodbijane sodbe. Na drugi strani je Splošno sodišče v točkah od 94 do 96 navedene sodbe navedlo tudi, da nič v besedilu ali splošni sistematiki navedene uredbe ne omogoča ugotovitve, da je zakonodajalec Unije želel ohraniti izključitev storitev prevoza tovora s področja uporabe Uredbe št. 1/2003, da je iz namena Uredbe št. 411/2004 prav tako razvidna težnja po vključitvi vstopnih storitev prevoza tovora na to področje uporabe in da je bilo pri pripravi zadnjenavedene uredbe potrjeno, da zakonodajalec Unije nikakor ni nameraval razlikovati, med drugim, med vstopnimi povezavami ter povezavami s krajem odhoda iz EGP in s krajem prihoda v tretjih državah.

98 Na tretjem mestu, ni sporno, da je bila Uredba št. 411/2004 v Sporazum EGP vključena s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 40/2005, saj je bila sama Uredba št. 1/2003 v ta sporazum vključena s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 130/2004, pri čemer sta oba sklepa začela veljati 19. maja 2005.

99 Iz vsega navedenega izhaja, da je Splošno sodišče v točki 97 izpodbijane sodbe pravilno ugotovilo, da vstopne storitve prevoza tovora spadajo na področje uporabe Uredbe št. 411/2004 in Sklepa Skupnega odbora EGP št. 40/2005, ter iz tega sklepalo, da Komisija s tem, da je v točki 1041 obrazložitve spornega sklepa ugotovila, da se člen 101 PDEU uporablja za zračni prevoz med Unijo in tretjimi državami „v obeh smereh“, pri čemer enake ugotovitve veljajo za člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave EGP brez povezav Unija-tretje države, ni storila napake.

100 Prvi del drugega pritožbenega razloga je zato treba zavrniti kot neutemeljen.

Drugi del: napačna uporaba prava pri analizi opredeljenih učinkov in kršitev obveznosti obrazložitve

– *Trditve strank*

101 Družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče vsekakor napačno uporabilo pravo in kršilo obveznost obrazložitve, ker je pristojnost Komisije za vstopne storitve prevoza tovora utemeljilo z merilom, ki temelji na opredeljenih učinkih protikonkurenčnih ravnanj v Uniji (v nadaljevanju: merilo opredeljenih učinkov), saj to merilo v obravnavani zadevi ni bilo izpolnjeno.

102 Prvič, v točkah 122, 126 in 127 izpodbijane sodbe naj bi bil kršen člen 101 PDEU in naj bi obstajala zmeda glede krajevne pristojnosti Komisije na eni strani in glede opredelitve ravnanja kot omejevanja konkurence na drugi strani. Splošno sodišče naj bi namreč s tem, da je potrdilo, da zaradi uporabe merila opredeljenih učinkov ni mogoče zahtevati dokaza konkretnih učinkov, ki so potrebni, da se šteje, da je „posledica“ ravnanja omejevanje konkurence, ugotovilo, da je mogoče opustiti dokazovanje opredeljenih učinkov ravnanja, ki se izvaja zunaj EGP, če je mogoče to ravnanje opredeliti kot omejevanje konkurence zaradi cilja. To pa naj bi bilo napačno, ker naj bi morala Komisija, da bi glede na merilo opredeljenih učinkov dokazala morebitno pristojnost Komisije v zvezi z ravnanji, ki se izvajajo zunaj EGP, dokazati, da imajo zadevna ravnanja

predvidljive, takojšnje in znatne učinke v EGP ter da so ti učinki verjetni. Nobeno od teh meril naj ne bi ustrezalo merilom, ki opredeljujejo morebitne učinke kršitve zaradi cilja. Analize merila opredeljenih učinkov naj ne bi bilo mogoče omiliti v primeru omejevanja konkurence zaradi cilja.

103 Drugič, Splošno sodišče naj v zvezi z dokazovanjem opredeljenih učinkov ne bi uporabilo dokaznega standarda, ki ga je Sodišče opredelilo v sodbi z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), in naj bi kršilo obveznost obrazložitve. Kar zadeva ravnanja, ki se izvajajo zunaj EGP in se nanašajo na storitve, ki se ponujajo in zaračunavajo strankam zunaj EGP, naj bi se za vzpostavitev pristojnosti Komisije za odločanje o teh ravnanjih zahtevalo, da ta institucija dokaže, da imajo ta ravnanja „predvidljive, takojšnje in znatne“ učinke v EGP. Splošno sodišče pa naj bi v točkah 135, 136 in 150 izpodbijane sodbe ugotovilo, da posredni učinki, za katere naj bi samo priznalo, da so negotovi, zadostujejo za opredelitev „opredeljenih učinkov“ v smislu sodne prakse Sodišča, pri čemer ta negotovost poleg tega ni več navedena v točki 152 navedene sodbe. Takih učinkov pa naj ne bi bilo mogoče ugotoviti, če so preveč oddaljeni ali povsem hipotetični.

104 Tretjič, Splošno sodišče naj ne bi niti dokazalo niti preverilo „verjetnosti“ zatrjevanih opredeljenih učinkov. Tako kot Komisija naj bi Splošno sodišče zgolj opozorilo na naravo kršitve, ne da bi preverilo učinek dodatnih taks na skupno prodajno ceno storitev prevoza tovora, čeprav naj bi te dodatne takse v povprečju predstavljale le 18 % končne cene storitev v letih 2004 in 2005. Splošno sodišče naj tudi ne bi poskušalo preveriti, ali in kako so špediterji to domnevno zvišanje cen glede na skupne stroške prevoza dejansko prevalili na pošiljatelje niti ali in kako so pošiljatelji to domnevno zvišanje stroškov prevoza prevalili na potrošnike.

105 Četrtič, Splošno sodišče naj bi v fazi analize predvidljivosti učinkov uporabilo krožno obrazložitev, s katero je družbi AF-KLM naložilo, naj predloži nemogoč dokaz, in nezakonito obrnilo dokazno breme. Tako naj bi Splošno sodišče v točkah 139, 140 in 143 izpodbijane sodbe družbi AF-KLM očitalo, da ni dokazala, da je „učinek vodne postelje“ tako verjeten, da je zadevni učinek, in sicer zvišanje cen, postal nepredvidljiv. Dokazno breme v zvezi s tem dokazovanjem pa naj bi nosila Komisija. Družba AF-KLM navaja, da se je na ta učinek sklicevala v okviru upravnega postopka, vendar naj bi Komisija zgolj poudarila, da gre za omejevanje konkurence zaradi cilja, ne da bi v spornem sklepu analizirala upoštevnost navedenega učinka.

106 Petič, iz točke 175 in naslednjih izpodbijane sodbe naj bi izhajalo, da je Splošno sodišče ugotovilo, da se lahko pristojnost Komisije za odločanje o vstopnih povezavah utemelji s sklicevanjem na enotno in trajajočo naravo kršitve. Vendar naj pojem „enotna in trajajoča kršitev“ ne bi omogočal razširitve obsega prepovedi, določenih s Pogodbo DEU. Sklicevanje Splošnega sodišča v zvezi s tem v točki 57 sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), naj ne bi bilo upoštevno in pri njem naj se ne bi upošteval obseg navedene sodbe. Zadeva, v kateri je bila izdana navedena sodba, naj bi se namreč nanašala na ravnanje, ki se je izvajalo na globalni ravni na enotnem geografskem trgu svetovnih razsežnosti in je vplivalo zlasti na EGP, medtem ko naj bi se v obravnavani zadevi ravnanja izvajala na različnih geografskih trgih, od katerih so nekateri, kot je trg vstopnih povezav, zunaj EGP. S tem naj bi Splošno sodišče poleg tega obrnilo faze razlogovanja. Najprej naj bi bilo treba presoditi, ali vsak bistveni element kršitve spada v pristojnost Komisije. Šele nato naj bi bilo treba po potrebi presoditi, ali različna obravnavana ravnanja sledijo celovitemu načrtu v okviru enotne in trajajoče kršitve. Ravnanj, za katera Komisija ni pristojna, da jih obravnava, naj ne bi bilo mogoče naknadno umetno povezati z ravnanji, ki spadajo v njeno pristojnost.

107 Šestič, Splošno sodišče naj bi, da bi dokazalo opredeljene učinke, v nasprotju s sodno prakso nadomestilo obrazložitev spornega sklepa s svojo obrazložitvijo. Medtem ko naj bi bil obstoj opredeljenih učinkov preučen šele v točki 1045 obrazložitve spornega sklepa, naj analiza Splošnega sodišča, ki poleg tega ni zadostna, v tem sklepu ne bi bila navedena. Družba AF-KLM se v zvezi s tem sklicuje na analizo, ki jo je Splošno sodišče razvilo pri presoji upoštevnosti „zadevnega učinka“ v točkah od 118 do 137 izpodbijane sodbe, predvidljivosti tega učinka v točkah od 138 do 155 navedene sodbe, bistvenosti navedenega učinka v točkah od 156 do 166 navedene sodbe, tega, da naj bi bil ta učinek takojšen, v točkah od 167 do 174 te sodbe ter učinkih enotne in trajajoče kršitve v točkah od 175 do 187 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče naj bi se v vsaki od teh faz oprlo na elemente, na katere naj se Komisija v navedenem sklepu ne bi oprla. Zato naj bi sprejelo novo obrazložitev za utemeljitev napačnega sklepanja Komisije. Tudi če bi Komisija obstoj opredeljenih učinkov dejansko utemeljila na podlagi točk obrazložitve spornega sklepa, ki jih je Splošno sodišče navedlo v izpodbijani sodbi, taka naknadna dopolnitev vsekakor ne bi bila zadostna, saj neobstoja obrazložitve izpodbijanega akta ni mogoče popraviti s tem, da se zadevna oseba z razlogi za ta akt seznani med sodnim postopkom.

108 Komisija odgovarja, da drugi del drugega pritožbenega razloga ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

109 Na prvem mestu, navesti je treba, da je Splošno sodišče, kot trdi družba AF-KLM, v točki 122 izpodbijane sodbe navedlo, da če gre za ravnanje, za katero je Komisija, kot v obravnavani zadevi, menila, da kaže določeno stopnjo škodljivosti za konkurenco na notranjem trgu ali v EGP, zaradi česar je za to ravnanje mogoče šteti, da je njegov „cilj“ omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, uporaba merila opredeljenih učinkov ne omogoča, da se zahteva dokaz konkretnih učinkov, ki so potrebni, da se šteje, da je „posledica“ ravnanja omejevanje konkurence v smislu teh določb.

110 Podobno je Splošno sodišče v točki 126 navedene sodbe navedlo, da bi bila pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, če bi se merilo opredeljenih učinkov razlagalo tako, kot se zdi, da priporoča družba AF-KLM, v smislu, da se zahteva dokaz o konkretnih učinkih spornega ravnanja, tudi če bi šlo za „cilj“ omejevanja konkurence, odvisna od pogoja, ki nima podlage v teh določbah.

111 Splošno sodišče je iz tega v točki 127 navedene sodbe sklepalo, da družba AF-KLM, prvič, Komisiji ni mogla utemeljeno očitati, da je storila napako, ker je ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, čeprav je ta institucija v točkah 917, 1190 in 1277 obrazložitve spornega sklepa navedla, da ji ni treba presojati protikonkurenčnih posledic spornega ravnanja glede na njegov protikonkurenčni cilj, in drugič, iz teh točk obrazložitve prav tako ni mogla sklepati, da Komisija za uporabo tega merila ni opravila nobene analize posledic navedenega ravnanja na notranjem trgu ali v EGP.

112 Vendar, kot je že navedeno v obrazložitvi na drugem mestu v tej točki 127, iz teh točk, ki jih izpodbija družba AF-KLM, ni mogoče sklepati, da je Splošno sodišče za ugotovitev, da je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, ugotovilo, da zadostuje, da je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence zaradi cilja.

113 Iz skupne razlage točk od 118 do 136 izpodbijane sodbe je namreč razvidno, da se je Splošno sodišče v navedenih izpodbijanih točkah osredotočilo le na zavrnitev trditev, ki mu jih je predložila družba AF-KLM in so povzete na koncu točke 105 navedene sodbe. Tako je v teh

točkah Splošno sodišče navedlo razloge, zaradi katerih je družba AF-KLM napačno trdila, da to, da je Komisija v obrazložitvi spornega sklepa, ki se v točki 917 obrazložitve tega sklepa nanaša na opredelitev zadevnega omejevanja konkurence, v točkah 1190 in 1277 obrazložitve tega sklepa pa na izračun globe, navedla, da ni treba dokazati dejanskih protikonkurenčnih posledic, ker je bil protikonkurenčni cilj očitanih ravnanj dokazan, pomeni, da Komisija zaradi tega protikonkurenčnega cilja ni presodila, ali so ta ravnanja imela opredeljene učinke, potrebne za ugotovitev njene pristojnosti za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora.

114 Splošno sodišče pa na eni strani s tem, da je v bistvu odgovorilo, da se merilo opredeljenih učinkov, na katerem temelji ekstrateritorialna pristojnost Komisije, razlikuje od vprašanja, ali je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, ni napačno uporabilo prava. Kot je generalni pravobranilec prav tako navedel v točki 42 sklepnih predlogov, merilo opredeljenih učinkov, ki je lahko podlaga za pristojnost Komisije za ekstrateritorialno uporabo pravil o konkurenci Unije in EGP glede na mednarodno javno pravo, ne sovpada z vsebinskim merilom v zvezi z omejevanjem konkurence – zaradi cilja ali zaradi posledice – na notranjem trgu Unije ali EGP, ki velja za pristojnost Komisije, da na podlagi prava Unije ugotovi in sankcionira kršitev teh pravil o konkurenci.

115 Na drugi strani je analiza Splošnega sodišča, katere namen je ugotoviti, ali je Komisija pravilno menila, da je merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, navedena v točkah od 137 do 174 izpodbijane sodbe, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno, in v točkah od 175 do 186 navedene sodbe, kar zadeva enotno in trajajočo kršitev kot celoto.

116 V teh okoliščinah družba AF-KLM napačno razlaga izpodbijano sodbo, ko trdi, da je Splošno sodišče ugotovilo, da je za to, da bi se na podlagi merila opredeljenih učinkov ugotovila pristojnost Komisije, da uporabi člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP za ravnanja zunaj ozemlja EGP, mogoče opustiti dokazovanje takih učinkov, kadar je ta ravnanja mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence zaradi cilja. Trditve, navedene v točki 102 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.

117 Na drugem mestu, opozoriti je treba, da se z merilom opredeljenih učinkov – tako kot z merilom, ki temelji na kraju izvajanja protikonkurenčnih ravnanj – uresničuje cilj zajeti ravnanja, ki sicer niso bila sprejeta na ozemlju Unije ali, odvisno od primera, EGP, vendar je mogoče njihove protikonkurenčne posledice občutiti na trgu Unije oziroma EGP. Merilo opredeljenih učinkov tako omogoča utemeljitev uporabe konkurenčnega prava Unije ali EGP z vidika mednarodnega javnega prava, kadar je mogoče predvideti, da bo imelo zadevno ravnanje takojšen in znaten učinek v Uniji ali EGP. V zvezi s tem za izpolnitev pogoja, ki se nanaša na zahtevo po predvidljivosti, zadošča, da se upoštevajo verjetni učinki ravnanja na konkurenco. Poleg tega za izpolnitev zahteve, da mora imeti zadevno ravnanje takojšnje učinke, zadostuje, da ima zadevno ravnanje „lahko“ takojšen učinek v Uniji ali EGP (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke 45, 49, 51 in 52).

118 Tako mora Komisija, kot trdi družba AF-KLM, za dokaz, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, dokazati, da imajo zadevna ravnanja predvidljive, takojšnje in znatne učinke v Uniji ali, kot v obravnavani zadevi, v EGP, kar so merila, na katera je Splošno sodišče poleg tega opozorilo v točkah 116 in 137 izpodbijane sodbe. Vendar se Splošno sodišče – v nasprotju s tem, kar trdi družba AF-KLM v svojih trditvah, navedenih v točki 103 te sodbe –

v točkah 135, 136 in 150 izpodbijane sodbe s tem, da je ugotovilo, da zgolj posredni in negotovi učinki zadostujejo za opredelitev obstoja opredeljenih učinkov v smislu sodne prakse, navedene v prejšnji točki te sodbe, ni oddaljilo od tega merila.

119 Najprej, kot je razvidno iz skupne razlage točk 111, 112, 115 in od 128 do 137 izpodbijane sodbe, sta navedeni točki 135 in 136 del analize Splošnega sodišča v zvezi s presojo upoštevnosti prvega razloga, na katerega se je Komisija oprla v točki 1045 obrazložitve spornega sklepa, da bi utemeljila svojo ugotovitev, da je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno. Ta razlog je vključeval „večj[e] strošk[e] zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga[, ki] po svoji naravi lahko vplivajo na potrošnike v EGP“, kar je razlog, na katerega se je Splošno sodišče sklicevalo kot na „zadevni učinek“ (v nadaljevanju: učinek na cene uvoženega blaga) in v zvezi s katerim je družba AF-KLM trdila, da ne spada med učinke spornega ravnanja, ki jih je Komisija utemeljeno upoštevala pri uporabi merila opredeljenih učinkov.

120 Ker se točki 135 in 136 izpodbijane sodbe torej ne nanašata na vprašanje, ali je bil učinek na cene uvoženega blaga predvidljiv, znaten in takojšen, iz tega izhaja, da trditve, navedene v točki 103 te sodbe, v delu, v katerem se nanašajo na ti točki 135 in 136, temeljijo na napačnem razumevanju izpodbijane sodbe. Zato je treba te trditve zavrniti kot neutemeljene.

121 Dalje, v delu, v katerem se te trditve nanašajo na točko 150 izpodbijane sodbe, je treba navesti, da čeprav je ta točka v delu navedene sodbe, ki se nanaša na predvidljivost učinka na cene uvoženega blaga, je Splošno sodišče v tej točki zgolj potrdilo, da bi „[v] teh okoliščinah“ obtoženi prevozniki lahko razumno predvideli, da bodo špediterji tak dodatni strošek s povišanjem cene špedicijskih storitev prevalili na pošiljatelje. Ugotoviti je torej treba, da Splošno sodišče v navedeni točki ni navedlo, da bi zgolj posredni in negotovi učinki oziroma „oddaljeni ali povsem hipotetični“ učinki zadostovali za opredelitev obstoja opredeljenih učinkov v smislu sodne prakse Sodišča. Ker navedene trditve torej temeljijo tudi na napačnem razumevanju izpodbijane sodbe, jih je treba zavrniti kot neutemeljene.

122 Nazadnje, ker te trditve v bistvu pomenijo izpodbijanje presoje Splošnega sodišča glede predvidljivosti učinka na cene uvoženega blaga, se ne razlikujejo od tistih, navedenih v točki 105 te sodbe, ki so preučene v točkah od 134 do 138 te sodbe.

123 Iz navedenega izhaja, da je treba ob pridržku, opredeljenem v prejšnji točki, trditve, navedene v točki 103 te sodbe, zavrniti kot neutemeljene.

124 Na tretjem mestu, najprej je treba navesti, da iz sodne prakse, navedene v točki 117 te sodbe, izhaja, da se pogoj v zvezi z „verjetnostjo“ opredeljenih učinkov, na katerega se sklicuje družba AF-KLM, ne razlikuje od pogoja v zvezi s predvidljivostjo teh učinkov, saj v skladu s to sodno prakso za izpolnitev pogoja v zvezi z zahtevo po predvidljivosti zadostuje upoštevanje verjetnih učinkov ravnanja na konkurenco. Zato družba AF-KLM Splošnemu sodišču ne more utemeljeno očitati, kot je bilo navedeno v točki 104 te sodbe, da ni dokazalo in preverilo verjetnosti učinka na cene uvoženega blaga, čeprav je Splošno sodišče v točkah od 138 do 155 izpodbijane sodbe analiziralo predvidljivost tega učinka.

125 Dalje, v delu, v katerem družba AF-KLM s trditvami iz te točke 104 trdi, da Splošno sodišče ni niti dokazalo niti preverilo predvidljivosti učinka na cene uvoženega blaga, zadostuje ugotoviti, da je ta trditev v nasprotju z navedenimi točkami od 138 do 155 izpodbijane sodbe, v katerih je predstavljena prav analiza Splošnega sodišča v zvezi s presojo predvidljivosti tega učinka, za katero družba AF-KLM trdi, da ne obstaja.

126 Nazadnje, Splošno sodišče je v točkah od 140 do 142 izpodbijane sodbe ugotovilo, da so se dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij, kot je razvidno iz točk 846, 909, 1199 in 1208 obrazložitve spornega sklepa, štele za tajno dogovorjeno horizontalno določanje cen, za katero je v skladu s sodno prakso Sodišča sprejeto, da med drugim povzroča zvišanja cen, kar negativno vpliva na razdelitev virov zlasti v škodo potrošnikov. Zato je Splošno sodišče ugotovilo, da je bilo za obtožene prevoznike predvidljivo, da bo horizontalna določitev dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost povzročila zvišanje višine teh dodatnih taks in da bi se z zavrnitvijo plačila provizij lahko tako zvišanje okrepilo. Splošno sodišče je namreč ugotovilo, da gre pri takšni zavrnitvi za to, da je bilo dogovorjeno, da se špediterjem ne priznajo popusti na dodatne takse, zaradi česar so obtoženi prevozniki lahko „obdržali pod nadzorom“ negotovost pri določanju cen, ki bi se lahko ustvarila s konkurenco pri plačilu provizij, in tako dodatne takse izvzeli iz konkurence, kot je Komisija navedla v točkah 874 in 879 obrazložitve spornega sklepa.

127 Splošno sodišče je v točki 143 izpodbijane sodbe dodalo, da je cena storitev prevoza tovora, kot je razvidno iz točke 17 obrazložitve tega sklepa, sestavljena iz tarif in dodatnih taks, med katerimi sta dodatna taksa za gorivo in dodatna taksa za varnost, ter da je tako zvišanje načeloma lahko povzročilo zvišanje skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora, razen če bi se štelo, da bi bilo zvišanje dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost zaradi dovolj verjetnega „učinka vodne postelje“ izravnano z ustreznim znižanjem tarif in drugih dodatnih taks.

128 V točkah od 147 do 150 izpodbijane sodbe je Splošno sodišče preučilo tudi, ali je bilo za obtožene prevoznike predvidljivo, da bodo špediterji to zvišanje prevalili na svoje stranke, in sicer pošiljatelje, z zvišanjem cen špedicijskih storitev, in ugotovilo, da so to obtoženi prevozniki lahko razumno predvideli. V zvezi s tem je Splošno sodišče navedlo, da je cena storitev prevoza tovora za špediterje, kot je v bistvu razvidno iz točk 14 in 70 obrazložitve navedenega sklepa, variabilni strošek, katerega zvišanje načeloma povzroči zvišanje mejnega stroška, glede na katerega špediterji določijo svoje cene. V točkah od 151 do 153 navedene sodbe je Splošno sodišče ugotovilo tudi, da – kot je razvidno iz točk 70 in 1031 obrazložitve tega sklepa – cena blaga, katerega integrirani prevoz običajno organizirajo špediterji v imenu pošiljateljev, vključuje ceno špedicijskih storitev in zlasti ceno storitev prevoza tovora, tako da je bilo za obtožene prevoznike mogoče predvideti, da bo enotna in trajajoča kršitev v delu, v katerem se je nanašala na vstopne povezave, povzročila zvišanje cene uvoženega blaga v EGP.

129 Glede na sodno prakso, navedeno v točki 117 te sodbe, v skladu s katero za izpolnitev pogoja v zvezi z zahtevo po predvidljivosti zadostuje upoštevanje verjetnih učinkov ravnanja na konkurenco, je treba ugotoviti, da je Splošno sodišče v teh točkah izpodbijane sodbe opravilo zahtevano preverjanje in da je, ne da bi napačno uporabilo pravo, na podlagi tega ugotovilo, da je Komisija tako zadostno dokazala, da je učinek na cene uvoženega blaga predvidljiv, kot se to zahteva.

130 Kot je namreč navedel tudi generalni pravobranilec v točki 73 sklepnih predlogov, je treba šteti, da je v smislu te sodne prakse vsaka škoda, za katero morajo udeleženci kartela razumno pričakovati, da bo nastala, na podlagi splošnih življenjskih izkušenj – drugače kot pri škodi, nastali zaradi popolnoma neobičajnega spleta okoliščin – predvidljiva. Kot pa je bilo že navedeno v točki 126 te sodbe in kot je Splošno sodišče opozorilo tudi v točki 140 izpodbijane sodbe, je sprejeto, da tajna ravnanja, kot so tista, katerih posledica je to, da karteli horizontalno določijo cene, povzročajo zmanjšanje proizvodnje in zvišanje cen, kar negativno vpliva na razdelitev virov zlasti v škodo potrošnikov (glej v tem smislu sodbo z dne 11. septembra 2014, CB/Komisija, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, točka 51).

131 Zato v nasprotju s tem, kar trdi družba AF-KLM, Splošnemu sodišču za ugotovitev predvidljivosti učinka na cene uvoženega blaga ni bilo treba konkretno preveriti učinka dodatnih taks na skupno prodajno ceno storitev prevoza tovora, niti tega, ali in kako so špediterji to zvišanje cen dejansko prevalili na pošiljatelje, niti tega, ali in kako so pošiljatelji to zvišanje stroškov prevoza dejansko prevalili na potrošnike.

132 Poleg tega je Splošno sodišče upoštevalo dejstvo, da so dodatne takse v povprečju predstavljale 18 % skupne cene, ki jo je družba Air France v letih od 2004 do 2005 zaračunala špediterjem, kar je bilo navedeno v točki 163 izpodbijane sodbe v okviru analize Splošnega sodišča glede znatnosti vpliva na cene uvoženega blaga.

133 Trditve, navedene v točki 104 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.

134 Na četrtem mestu, opozoriti je treba, da mora v skladu z ustaljeno sodno prakso Komisija predložiti dokaze, s katerimi lahko pravno zadostno dokaže obstoj dejstev, ki pomenijo kršitev konkurenčnega prava. Podjetje, ki uveljavlja pravno sredstvo obrambe zoper ugotovitev take kršitve, pa mora dokazati, da je treba temu pravnemu sredstvu obrambe ugoditi. Vendar čeprav v skladu s temi načeli dokazno breme nosi bodisi Komisija bodisi zadevno podjetje, je lahko zaradi dejanskih elementov, na katere se sklicuje ena stranka, druga stranka primorana k pojasnilu ali utemeljitvi, sicer je mogoče sklepati, da so bila pravila glede dokaznega bremena upoštevana (glej v tem smislu sodbo z dne 21. decembra 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, točka 120 in navedena sodna praksa).

135 To sodno prakso, ki temelji na splošnih pravilih za izvajanje dokazov, je mogoče uporabiti za položaj, v katerem mora Komisija dokazati svojo krajevno pristojnost za ravnanja, ki so se zgodila zunaj ozemlja Unije ali EGP.

136 V obravnavani zadevi je Splošno sodišče, kot je bilo že navedeno v točki 127 te sodbe, v točki 143 izpodbijane sodbe ugotovilo, da bi bilo, razen če bi se štelo, da bi bilo zvišanje dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost zaradi dovolj verjetnega „učinka vodne postelje“ izravnano z ustreznim znižanjem tarif in drugih dodatnih taks, tako zvišanje načeloma tako, da bi lahko povzročilo zvišanje skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora. Res je, da je Splošno sodišče dodalo, da družba AF-KLM ni dokazala, da je bil „učinek vodne postelje“ tako verjeten, da bi bil učinek na cene uvoženega blaga nepredvidljiv. Vendar, kot je razvidno iz točke 126 te sodbe, je bila pred to ugotovitvijo v točkah od 140 do 142 in v prvem stavku točke 143 izpodbijane sodbe opravljena analiza, na podlagi katere je Splošno sodišče ugotovilo, da je bilo za obtožene prevoznike predvidljivo, da bosta horizontalna določitev dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost ter zavrnitev plačila provizij povzročili zvišanje skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora.

137 Tako je Splošno sodišče šele po tem, ko je ugotovilo, da je Komisija v spornem sklepu zadostno dokazala predvidljivost takega zvišanja, preučilo, ali je družba AF-KLM predložila dokaze, na podlagi katerih je bilo mogoče to ugotovitev ovreči. Ker je družba AF-KLM v zvezi s tem trdila, da obstaja „učinek vodne postelje“, je Splošno sodišče v točki 144 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je bilo ekonomsko poročilo, na katero se je ta družba sklicevala, da bi dokazala ta učinek, dejansko omejeno na prikaz povezave med dejanskim gibanjem višine dodatne takse za varnost, ki sta jo zaračunali družbi Air France in KLM, in gibanjem cene kerozina, ne da bi ta družba dokazala, da je dovolj verjetno, da bo zvišanje dodatne takse za gorivo izravnano z ustreznim znižanjem tarif in drugih dodatnih taks, tako da bi bil učinek na cene uvoženega blaga nepredvidljiv.

138 Ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točki 134 te sodbe, pa je Splošno sodišče, ne da bi nezakonito obrnilo dokazno breme, lahko po eni strani ugotovilo, da bi družba AF-KLM – glede na to, da je v točkah od 140 do 142 in v prvem stavku točke 143 izpodbijane sodbe v bistvu ugotovilo, da je Komisija v spornem sklepu zadostno dokazala predvidljivost zvišanja skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora zaradi dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost – morala predložiti nasprotni dokaz in, po drugi strani, da družbi AF-KLM zaradi neobstoja takega zadovoljivega nasprotnega dokaza ni uspelo ovreči predhodne ugotovitve Splošnega sodišča.

139 Poleg tega v delu, v katerem družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče s tem uporabilo krožno obrazložitev in ji naložilo, naj predloži nemogoč dokaz, saj Komisija tega učinka v spornem sklepu ni upoštevala, ker se je sklicevala na opredelitev spornih ravnanj kot omejevanje konkurence zaradi cilja, zadostuje navesti, da ta trditev temelji na isti premisi kot trditve, navedene v točki 102 te sodbe, za katero je bilo v točkah od 109 do 116 te sodbe že dokazano, da je napačna.

140 Zato je treba tudi trditve, navedene v točki 105 te sodbe, zavrniti kot neutemeljene.

141 Na petem mestu, v zvezi s trditvami, navedenimi v točki 107 te sodbe, ki jih je treba preučiti kot predzadnje, je treba opozoriti, da iz sodne prakse res izhaja, da se obseg nadzora zakonitosti iz člena 263 PDEU razteza na vse elemente sklepov Komisije v zvezi s postopki na podlagi členov 101 in 102 PDEU, za katere Splošno sodišče zagotovi tako pravni kot dejanski poglobljen nadzor glede na razloge, ki jih je navedla tožeča stranka, in ob upoštevanju vseh elementov, ki jih je ta predložila. Vendar v okviru tega nadzora sodišča Unije nikakor ne smejo nadomestiti obrazložitve avtorja zadevnega akta s svojo obrazložitvijo (sodba z dne 4. julija 2024, Westfälische Drahtindustrie in Pampus Industriebeteiligungen/Komisija, C-70/23 P, EU:C:2024:580, točka 38 in navedena sodna praksa).

142 Splošno sodišče torej ne sme s svojo obrazložitvijo odpraviti pomanjkljivosti v obrazložitvi izpodbijanega akta, da njegov preizkus ne bi bil povezan z nobeno presojo v tem aktu (sodba z dne 18. julija 2013, UEFA/Komisija, C-201/11 P, EU:C:2013:519, točka 65 in navedena sodna praksa).

143 Vendar če se Splošno sodišče omeji na odgovor na trditve, navedene pred njim, in tako pojasni obrazložitev izpodbijanega akta, ni mogoče šteti, da s svojo obrazložitvijo nadomesti obrazložitev avtorja tega akta (glej v tem smislu sodbi z dne 12. junija 2014, Deltafina/Komisija, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, točka 56, in z dne 23. novembra 2023, Ryanair/Komisija, C-209/21 P, EU:C:2023:905, točka 49).

144 V obravnavani zadevi, kot je razvidno iz točk 112 in 128 izpodbijane sodbe, je prvi stavek točke 1045 obrazložitve spornega sklepa, čeprav na kratko, vseboval elemente, na podlagi katerih je Splošno sodišče lahko preverilo, ali je Komisija dokazala svojo ekstrateritorialno pristojnost glede na merilo opredeljenih učinkov. Ti elementi so namreč ob upoštevanju drugih upoštevnih točk obrazložitve tega sklepa, navedenih v točkah 133, od 140 do 143, 145, 148, 151, od 159 do 161, 164 in 165 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču omogočili, da je preverilo, ali je Komisija dejansko dokazala obstoj takih učinkov. Poleg tega je iz točk od 118 do 174 izpodbijane sodbe razvidno, da je Splošno sodišče v teh točkah zgolj odgovorilo na trditve, ki mu jih je predložila družba AF-KLM, in pojasnilo obrazložitev spornega sklepa, zlasti na podlagi nekaterih elementov iz tega sklepa. Zato ob upoštevanju sodne prakse, navedene v prejšnji točki te sodbe, zatrjevana nadomestitev obrazložitve v teh točkah od 118 do 174 ni dokazana.

145 Poleg tega v teh okoliščinah ni mogoče šteti, da je Splošno sodišče s tako odločitvijo odpravilo neobstoj obrazložitve spornega sklepa glede pristojnosti Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora, s čimer naj bi kršilo sodno prakso, v skladu s katero neobstoja obrazložitve ni mogoče odpraviti s tem, da se zadevna oseba z razlogi za sklep seznani med postopkom pred Sodiščem (sodba z dne 28. junija 2005, Dansk Rørindustri in drugi/Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, od C-205/02 P do C-208/02 P in C-213/02 P, EU:C:2005:408, točka 463 in navedena sodna praksa). Kot je namreč razvidno iz prejšnje točke te sodbe, ta neobrazložitev spornega sklepa, ki poleg tega pred Splošnim sodiščem sploh ni bila zatrjevana, ni dokazana.

146 Poleg tega je treba v delu, v katerem se družba AF-KLM s temi trditvami sklicuje na obrazložitev iz točk od 175 do 186 izpodbijane sodbe, ugotoviti, da je ta obrazložitev navedena v delu izpodbijane sodbe, ki se nanaša na analizo tretjega razloga, ki ga je Komisija v spornem sklepu navedla, da bi dokazala svojo pristojnost za odločanje o spornem ravnanju, kot je opredeljeno v točki 113 izpodbijane sodbe, in sicer razloga, ki se nanaša na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote. Na ta del izpodbijane sodbe pa se posebej nanašajo trditve družbe AF-KLM, navedene v točki 106 te sodbe. Trditev o nadomestitvi obrazložitve v delu, v katerem se nanaša na te točke od 175 do 186, bo torej skupaj z navedenimi trditvami preučena v točkah 148 in 149 te sodbe.

147 Zato je treba s tem pridržkom trditve, navedene v točki 107 te sodbe, zavrniti kot neutemeljene.

148 Na šestem in zadnjem mestu, v zvezi s trditvami, navedenimi v točki 106 te sodbe, in tistimi iz točke 107 te sodbe v delu, v katerem se nanašajo na točke od 175 do 186 izpodbijane sodbe, je treba ugotoviti, da se je družba AF-KLM s četrtim razlogom za razglasitev ničnosti pred Splošnim sodiščem omejila na izpodbijanje pristojnosti Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje v delu, v katerem se je nanašalo na vstopne storitve prevoza tovora.

149 V zvezi s tem je Splošno sodišče v točki 174 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija utemeljeno ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavano ločeno, tako da je bila pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje v delu, v katerem se izpodbija, izkazana. Iz tega sledi, da je Splošno sodišče v točkah od 175 do 186 izpodbijane sodbe zaradi celovitosti preučilo, ali je Komisija, da bi dokazala svojo pristojnost za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje, v točki 1046 obrazložitve spornega sklepa utemeljeno ugotovila tudi, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno glede na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote.

150 Poleg tega, kot izhaja iz celotne zgornje analize v zvezi z drugim delom drugega pritožbenega razloga, je Splošno sodišče v točki 174 izpodbijane sodbe prišlo do te ugotovitve, ne da bi napačno uporabilo pravo ali nadomestilo zatrjevano obrazložitev.

151 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da se te trditve nanašajo na dodatne razloge iz izpodbijane sodbe. V skladu z ustaljeno sodno prakso pa očitki zoper dodatne razloge iz odločbe Splošnega sodišča ne morejo povzročiti razveljavitve te odločbe in so torej brezpredmetni (sodbi z dne 15. oktobra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij in drugi/Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, od C-250/99 P do C-252/99 P in C-254/99 P, EU:C:2002:582, točka 537, in z dne 4. oktobra 2024, thyssenkrupp/Komisija, C-581/22 P, EU:C:2024:821, točka 263 in navedena sodna praksa).

152 Zato je treba navedene trditve zavrniti kot brezpredmetne.

153 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba drugi del drugega pritožbenega razloga zavrniti kot delno neutemeljen in delno brezpredmeten, posledično pa tudi ta drugi pritožbeni razlog v celoti.

Tretji pritožbeni razlog: upoštevanje predpisov

Trditve strank

154 Družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče v okviru upoštevanja predpisov kršilo načelo enakega obravnavanja in svojo obveznost obrazložitve.

155 V točki 576 izpodbijane sodbe naj bi Splošno sodišče sprejelo analizo, ki jo je Komisija opravila v spornem sklepu in v skladu s katero s predpisi, ki so veljali v več tretjih državah, med katerimi je Kraljevina Tajska, prevozniki niso ravnali pod prisilo, ampak so bili le spodbujeni k temu, da se dogovorijo o uvedbi dodatne takse za gorivo, s čimer je navedeno sodišče zavrnilo trditve Komisije, da ti predpisi prevoznikom nalagajo, da v zvezi s tem sklenejo omejevalne sporazume. Vendar naj bi Splošno sodišče v sodbi z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175), v zvezi z istimi tajskimi predpisi prišlo do nasprotne ugotovitve s tem, da je v točki 562 navedene sodbe presodilo, da so tajski organi z 20. julijem 2005 vzpostavili pravni okvir, ki odpravlja vsakršno možnost konkurenčnega ravnanja med prevozniki v zvezi z določitvijo zneska dodatne takse za gorivo, ki se uporablja za lete s krajem odhoda iz te tretje države. Zato naj bi Splošno sodišče v točki 944 navedene sodbe odstotek, določen na podlagi teže kršitve za tožeče stranke v tej zadevi, znižalo s 16 % na 15,7 %, s čimer naj bi znižalo globo, ki jim je bila naložena. Splošno sodišče pa naj bi moralo pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti spoštovati načelo enakega obravnavanja.

156 V obravnavani zadevi naj ne bi bilo sporno, da se je družba AF-KLM v tožbi pred Splošnim sodiščem sklicevala na zavezujočo naravo predpisov, ki se uporabljajo na Tajskem, da bi dosegla znižanje globe. Poleg tega naj bi Splošno sodišče v točki 568 izpodbijane sodbe priznalo, da določila sporazuma o zračnem prevozu, sklenjenega med Francosko republiko in Kraljevino Tajsko, v bistvu določajo, da morajo biti tarife predmet predhodnih razprav med določenimi prevozniki in da morajo v primeru sporazuma pristojni organi obeh strank tega sporazuma te tarife odobriti. Iz točke 562 sodbe z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175), pa naj bi izhajalo, da se je odprava možnosti konkuriranja nanašala na vse prevoznike na povezavah s krajem odhoda iz Tajske, med katerimi je družba Air France. Splošno sodišče naj torej ne bi moglo zakonito pridržati ugodnosti znižanja globe za družbo SAS Cargo Group in druge ter naj bi moralo za vse te prevoznike sprejeti enake ugotovitve.

157 Poleg tega naj bi Splošno sodišče s tem, da ni navedlo razlogov, zaradi katerih se je le za družbo SAS Cargo Group in druge uporabilo znižanje zaradi tajskih predpisov, ki se je sicer uporabljalo za vse prevoznike, kršilo svojo obveznost obrazložitve. Če bi Splošno sodišče ugotovilo, da nima dovolj informacij, da bi se lahko izreklo o zavezujoči naravi teh predpisov za vse druge prevoznike, naj bi moralo v skladu s členoma 88 in 89 Poslovnika Splošnega sodišča sprejeti ukrepe procesnega vodstva ter drugim letalskim družbam postaviti vprašanja o navedenih predpisih in o dopisu z dne 20. julija 2005, navedenem v sodbi z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175). Splošno sodišče naj bi s tem, da ni sprejelo takih ukrepov, kršilo tudi pravico družbe AF-KLM do obrambe.

158 Komisija odgovarja, da ta pritožbeni razlog ni utemeljen.

Presoja Sodišča

159 Najprej je treba ugotoviti, da čeprav družba AF-KLM v naslovu tretjega pritožbenega razloga navaja, da se ta pritožbeni razlog nanaša na to, da je Splošno sodišče upoštevalo predpise vseh tretjih držav, na katere napotuje točka 576 izpodbijane sodbe, in sicer tiste iz točk od 972 do 1019 obrazložitve spornega sklepa, se trditve, ki jih navaja v utemeljitev navedenega pritožbenega razloga, nanašajo le na tajske predpise. Zato se s tem pritožbenim razlogom ugotovitev Splošnega sodišča iz te točke 576 izpodbija le v delu, v katerem se nanaša na te predpise.

160 Po tem pojasnilu je treba navesti, da je Splošno sodišče v navedeni točki 576 ugotovilo, da v nasprotju s tem, kar trdi družba AF-KLM, elementi, ki izhajajo iz določb ureditev tretjih držav, na katere se je sklicevala, niso v nasprotju z ugotovitvami iz spornega sklepa, v skladu s katerimi sporazumi o določanju cen zaradi regulativnega okvira niso postali obvezni, temveč jih je ta le spodbujal, tako da ta okvir ni povzročil, da se člen 101 PDEU ne uporablja, ampak je upravičeval 15-odstotno znižanje globe v skladu s točko 29 Smernic iz leta 2006.

161 Vendar je treba ugotoviti, da je ta točka 576 sklepna točka analize, ki jo je Splošno sodišče opravilo v točkah od 568 do 575 izpodbijane sodbe, v katerih je navedlo, „na drugem mestu in vsekakor“, da trditve družbe AF-KLM temeljijo na napačni analizi zadevnih sporazumov o storitvah zračnega prevoza.

162 Splošno sodišče je namreč najprej, „na prvem mestu“, v točki 566 izpodbijane sodbe navedlo, da se je s sporazumi o zračnih prevozih sporno ravnanje v zvezi s povezavami EGP-tretje države bodisi spodbujalo, pri čemer bi bilo v tem primeru znižanje zneska globe mogoče upravičiti na podlagi točke 29 Smernic iz leta 2006, bodisi se je s temi sporazumi to ravnanje zahtevalo, pri čemer v tem primeru ne bi bilo mogoče ugotoviti nobene kršitve pravil o konkurenci niti naložiti nobene sankcije zaradi navedenega ravnanja.

163 Glede na te elemente, ki jih družba AF-KLM v tej pritožbi ne izpodbija, je Splošno sodišče v točki 567 navedene sodbe ugotovilo, da je družba AF-KLM trdila le, da se s številnimi predpisi zahteva usklajevanje, zato je treba njene trditve, s katerimi želi dokazati nezadostnost splošnega znižanja, odobrenega na podlagi olajševalnih okoliščin, zavrniti kot brezpredmetne, ker tudi če bi bile utemeljene, ne bi bila storjena napaka pri uporabi točke 29 Smernic iz leta 2006, na katero se nanaša drugi del osmega tožbenega razloga pred Splošnim sodiščem, ki se nanaša na nezadostnost splošnega znižanja, odobrenega na podlagi olajševalnih okoliščin in preučenega v teh točkah izpodbijane sodbe, ampak pri ugotovitvi kršitve, ki pa ni bila navedena.

164 Iz tega izhaja, da je treba v delu, v katerem družba AF-KLM graja točko 576 izpodbijane sodbe in v bistvu točke od 568 do 575 navedene sodbe, ki so njena nujna utemeljitev, ugotoviti, da so preudarki, navedeni v teh točkah, dodatni, saj je Splošno sodišče v točki 567 izpodbijane sodbe že zadostno navedlo razloge, zaradi katerih tega drugega dela ni bilo mogoče sprejeti, ne da bi se to izpodbijalo v tej pritožbi. V skladu s sodno prakso, na katero je bilo opozorjeno že v točki 151 te sodbe, pa očitki, ki se nanašajo na dodatne razloge iz odločbe Splošnega sodišča, ne morejo povzročiti razveljavitve te odločbe in so torej brezpredmetni.

165 Poleg tega je treba v delu, v katerem družba AF-KLM s tem pritožbenim razlogom trdi, da je Splošno sodišče kršilo načelo enakega obravnavanja, ker v zvezi z njo zaradi obstoja tajskih predpisov ni izpeljalo enakih ugotovitev, kot jih je izpeljalo v sodbi z dne 30. marca 2022, SAS

Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175), navesti, da iz navedene sodbe izhaja, da so v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba, tožeče stranke z drugim očitkom iz šestega dela tretjega tožbenega razloga pred Splošnim sodiščem izpodbijale presojo Komisije v zvezi z državno prisilo, za katero so te tožeče stranke trdile, da so ji bile podvržene v več tretjih državah, med katerimi je Kraljevina Tajska, pri čemer so trdile, da je Komisija torej napačno uporabila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP za ravnanja, ki naj ne bi bila samostojna ravnanja tožečih strank, zato naj ne bi spadala na področje uporabe teh določb. Splošno sodišče je po preučitvi tega očitka, ki je bil podprt z upoštevno argumentacijo, sporni sklep razglasilo za delno ničen.

166 Znižanje globe, naložene tožečim strankam v zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175), v povezavi s predpisi je bilo tako posledica delne razglasitve ničnosti ugotovitve kršitve v zvezi s temi tožečimi strankami, in sicer v delu, v katerem se je ta ugotovitev nanašala na določitev dodatne takse za gorivo za lete s krajem odhoda iz Tajske med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006.

167 Vendar očitek družbe SAS Cargo Group in drugih, na podlagi katerega je Splošno sodišče razglasilo delno ničnost ugotovitve kršitve v zvezi z njimi, v tožbi, ki jo je družba AF-KLM vložila pri Splošnem sodišču, ni enakovreden. Družba AF-KLM namreč z drugim delom devetega tožbenega razloga za razglasitev ničnosti pred Splošnim sodiščem, katerega bistvo je Splošno sodišče navedlo v točkah 560 in 561 izpodbijane sodbe, ki se v tej pritožbi ne izpodbijata, ni trdila, da je treba ugotovitev kršitve v zvezi z njo razglasiti za nično, kar zadeva povezave s krajem odhoda iz Tajske. Kot pa je Sodišče že večkrat razsodilo, lahko sodišče Unije tožbeni razlog v zvezi z materialno zakonitostjo navedenega sklepa, ki se nanaša na kršitev Pogodb ali predpisa za njihovo izvajanje v smislu člena 263 PDEU, preizkusi le, če ga je tožeča stranka navedla (sodbi z dne 10. decembra 2013, Komisija/Irska in drugi, C-272/12 P, EU:C:2013:812, točka 28 in navedena sodna praksa, in z dne 4. oktobra 2024, thyssenkrupp/Komisija, C-581/22 P, EU:C:2024:821, točka 107). Zato družba AF-KLM neuspešno trdi, da je Splošno sodišče s tem, da na to zadevo ni razširilo posledic razglasitve ničnosti ugotovitve kršitve, kar zadeva povezave s krajem odhoda iz Tajske, do katere je prišlo v sodbi z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175), na določitev zneska globe, napačno uporabilo pravo.

168 Poleg tega, izvajanje neomejene pristojnosti pri določitvi višine naloženih glob sicer ne sme privesti do diskriminacije med podjetji, ki so bila udeležena pri kršitvi pravil o konkurenci (sodbi z dne 16. novembra 2000, Sarrió/Komisija, C-291/98 P, EU:C:2000:631, točka 97, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 138).

169 Vendar so v nasprotju s to zadevo in kot je bilo že navedeno v točki 165 te sodbe, tožeče stranke v zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175), dosegle razglasitev delne ničnosti ugotovitve kršitve v zvezi z njimi, potem ko so uspele dokazati utemeljenost drugega očitka iz šestega dela tretjega tožbenega razloga pred Splošnim sodiščem v delu, v katerem se je nanašal na tajske predpise.

170 Tako so bile družba AF-KLM in te tožeče stranke z vidika dejavnikov, ki jih je Splošno sodišče preučilo pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti, v različnih položajih. Splošno sodišče je torej v točki 608 izpodbijane sodbe, ne da bi kršilo načelo enakega obravnavanja, zavrnilo predlog družbe AF-KLM, ki se je nanašal na nezadostnost splošnega znižanja, odobrenega na podlagi olajševalnih okoliščin.

171 Iz navedenega izhaja, da so neutemeljene tudi trditve, da je Splošno sodišče kršilo, prvič, obveznost obrazložitve, in drugič, pravico do obrambe, kot so navedene v točki 157 te sodbe, saj te trditve temeljijo na napačni premisi, da bi moralo Splošno sodišče posledice, ki jih je to sodišče izpeljalo iz razglasitve delne ničnosti spornega sklepa v drugi zadevi, razširiti na družbo AF-KLM, čeprav očitek, ki je pripeljal do te delne ničnosti, v tožbi družbe AF-KLM pred Splošnim sodiščem ni bil enakovreden.

172 Glede na navedene preudarke je treba tretji pritožbeni razlog zavrniti kot delno brezpredmeten in delno neutemeljen.

Četrti pritožbeni razlog: trajanje sodelovanja družbe Air France pri enotni in trajajoči kršitvi

173 Četrti pritožbeni razlog je sestavljen iz dveh delov. Družba AF-KLM s prvim delom trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo pri presoji sodelovanja družbe Air France pri kršitvi med 4. februarjem 2000 in 17. januarjem 2001. Z drugim delom družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo pri presoji sodelovanja družbe Air France pri kršitvi med 19. oktobrom 2005 in 14. februarjem 2006.

Prvi del: obdobje od 4. februarja 2000 do 17. januarja 2001

– *Trditve strank*

174 Družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče nezakonito obrnilo dokazno breme in kršilo načelo domneve nedolžnosti, ker je ugotovilo, da je družba Air France sodelovala pri kršitvi med 4. februarjem 2000 in 17. januarjem 2001.

175 Splošno sodišče naj bi v točki 534 izpodbijane sodbe ugotovilo, da Komisija ni ugotovila nobenega stika z družbo Air France za to obdobje, v točki 535 navedene sodbe pa naj bi ugotovilo, da gre za dovolj dolgo obdobje, da je treba preveriti, ali je bilo sodelovanje družbe Air France pri kršitvi med to kršitvijo prekinjeno. Splošno sodišče naj bi tako priznalo, da je obstajal objektivni indic o tem, da družba Air France ni sodelovala na sestankih, ki so potekali v tem obdobju, kar naj bi dokazovalo, da med 4. februarjem 2000 in 17. januarjem 2001 družba AF-KLM ni sodelovala pri omejevalnem sporazumu. Medtem ko naj bi se namreč druga podjetja poleti leta 2000 usklajevala o zvišanju dodatne takse za gorivo, naj družba Air France, ki je tako dodatno takso sicer uvedla v začetku leta 2000, pri teh stikih ne bi sodelovala. Splošno sodišče naj o tem ne bi podvomilo, družba AF-KLM pa se v zvezi s tem sklicuje na točki 540 in 541 izpodbijane sodbe.

176 Splošno sodišče naj bi kljub temu ugotovilo odgovornost družbe AF-KLM za to obdobje, ne da bi navedlo indice, ki bi dokazovali, da je družba Air France v tem obdobju še vedno sodelovala pri kršitvi. S tem naj Splošno sodišče ne bi pravilno izpeljalo pravnih posledic iz svojih dejanskih ugotovitev in naj bi nezakonito obrnilo dokazno breme. Ker je namreč več stikov poleti leta 2000 potekalo brez družbe Air France, naj bi morala Komisija predložiti objektivne in skladne indice, ki dokazujejo, da sodelovanje družbe Air France v obdobju, ko na protikonkurenčnih sestankih ni bila navzoča, ni bilo prekinjeno. Vendar naj bi Splošno sodišče v točki 543 izpodbijane sodbe ugotovilo, da mora družba AF-KLM dokazati svojo nevpletenost, tako da ji očita, da se družba Air France ni javno distancirala od omejevalnega sporazuma in da ni predložila drugih dokazov, ki bi dokazovali njeno nesodelovanje pri kršitvi, čeprav dokaz o vpletenosti družbe Air France v istem obdobju ni bil predložen.

177 Splošno sodišče naj bi s tem, da je družbo AF-KLM štelo za odgovorno za kršitev med 4. februarjem 2000 in 17. januarjem 2001, ne da bi bilo dokazano njeno sodelovanje, in čeprav naj bi obstajal objektivni indic, da je družba Air France ponovno ravnala v skladu s konkurenco, kršilo tudi domnevo nedolžnosti.

178 Komisija trdi, da želi družba AF-KLM s tem delom doseči ponovno presojo dejanskega stanja in da ga je torej treba zavrniti.

– *Presoja Sodišča*

179 V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba o obstoju protikonkurenčnega ravnanja ali sporazuma večinoma sklepati iz več naključij in indicev, ki lahko, če se obravnavajo skupaj in če ni drugih skladnih pojasnil, pomenijo dokaz o kršitvi konkurenčnih pravil (sodbi z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 57, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 110 in navedena sodna praksa).

180 Taki indici in naključja lahko, če se presojajo kot celota, razkrijejo ne le obstoj protikonkurenčnih ravnanj ali sporazumov, ampak tudi trajanje trajajočega protikonkurenčnega ravnanja in obdobje uporabe sporazuma, sklenjenega v nasprotju s pravili o konkurenci (sodbi z dne 21. septembra 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Komisija, C-105/04 P, EU:C:2006:592, točka 95, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 111 in navedena sodna praksa).

181 Kar zadeva neobstoj dokaza o obstoju sporazuma v nekih določenih obdobjih ali vsaj o tem, da je neko podjetje ta sporazum izvajalo v danem obdobju, to, da tak dokaz ni bil predložen za neka določena obdobja, ne preprečuje, da bi se kršitev štela za podano v širšem časovnem okviru od teh obdobij, če ta ugotovitev temelji na skladnih in objektivnih indicih. V okviru kršitve, ki traja več let, tudi dejstvo, da se zunanji znaki kartela pojavljajo v različnih časovno bolj ali manj oddaljenih obdobjih, ne vpliva na njegov obstoj, če različni ukrepi, ki so del te kršitve, uresničujejo samo en cilj in se umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve (sodbi z dne 21. septembra 2006, Technische Unie/Komisija, C-113/04 P, EU:C:2006:593, točka 169, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 112 in navedena sodna praksa).

182 Zlasti kar zadeva kršitev, ki traja več let, to, da neposredni dokaz o sodelovanju družbe pri tej kršitvi v nekem obdobju ni bil predložen, ne preprečuje, da se za to obdobje ugotovi sodelovanje, če ta ugotovitev temelji na objektivnih in usklajenih indicih (sodba z dne 17. septembra 2015, Total Marketing Services/Komisija, C-634/13 P, EU:C:2015:614, točka 27 in navedena sodna praksa).

183 Komisija tako sme šteti, da kršitev ali sodelovanje podjetja pri kršitvi ni bila prekinjena, čeprav nima dokazov o kršitvi za določena obdobja, če različna dejanja, ki so del te kršitve, uresničujejo samo en cilj in se lahko umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve ter če zadevno podjetje ni navedlo indicev ali dokazov, ki bi dokazovali, da se, nasprotno, kršitev ali njegovo sodelovanje pri njej med temi obdobji ni nadaljevalo (sodba z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 114).

184 V tem okviru je neobstoj javnega distanciranja okoliščina, na katero se Komisija lahko sklicuje pri dokazovanju, da družba protikonkurenčno ravnanje nadaljuje. Vendar se Komisija, če je bilo v daljšem obdobju več tajnih sestankov, ki se jih predstavniki zadevne družbe niso udeležili, ne more omejiti na ugotovitev neobstoja javnega distanciranja, ampak mora svojo presojo opreti na druge dokaze (glej v tem smislu sodbi z dne 17. septembra 2015, Total Marketing Services/Komisija, C-634/13 P, EU:C:2015:614, točka 28, in z dne 28. novembra 2019, LS Cable & System/Komisija, C-596/18 P, EU:C:2019:1025, točka 33).

185 V obravnavani zadevi je res, kot trdi družba AF-KLM, da je Splošno sodišče v točki 534 izpodbijane sodbe ugotovilo, da Komisija v obdobju od 4. februarja 2000 do 17. januarja 2001 v zvezi z družbo Air France ni ugotovila nobenega stika, in da je v točki 535 navedene sodbe ugotovilo, da je bilo v okoliščinah obravnavane zadeve tako trajanje dovolj dolgo, da bi bilo treba preveriti, ali je bilo sodelovanje družbe Air France pri enotni in trajajoči kršitvi v tem obdobju prekinjeno. Res je tudi, da v skladu s sodno prakso, navedeno v prejšnji točki te sodbe, v okoliščinah, v katerih je bilo, kot v obravnavani zadevi, v daljšem obdobju več tajnih sestankov, ki se jih predstavniki zadevnega podjetja niso udeležili, neobstoj javnega distanciranja ne zadostuje za dokaz sodelovanja tega podjetja pri kršitvi v tem obdobju.

186 Vendar, na prvem mestu, iz sodne prakse, navedene v točkah od 181 do 184 te sodbe, na katero je poleg tega Splošno sodišče v bistvu opozorilo v točkah 537 in 538 izpodbijane sodbe, izhaja, da – zlasti v zvezi s kršitvijo, ki je trajala več let – dejstvo, da je bilo v daljšem obdobju več tajnih sestankov, ki se jih predstavniki zadevne družbe niso udeležili, ne zadostuje za dokaz, da ta družba v tem obdobju ni sodelovala pri zadevnem omejevalnem sporazumu. Zato družba AF-KLM napačno trdi, da je nesodelovanje družbe Air France na tajnih sestankih, ki so potekali v obdobju od 4. februarja 2000 do 17. januarja 2001, samo po sebi objektiven indic, ki dokazuje njeno nesodelovanje pri omejevalnem sporazumu v tem obdobju.

187 Na drugem mestu, v skladu s to sodno prakso pa tako nesodelovanje na tajnih sestankih v daljšem obdobju pomeni okoliščino, ki Komisiji nalaga predložitev drugih objektivnih in skladnih dokazov o tem, da je zadevno podjetje kljub navedenemu nesodelovanju na teh sestankih še naprej sodelovalo pri kršitvi. Poleg tega v takem položaju neobstoj javnega distanciranja ne zadostuje za utemeljitev ugotovitve neprekinjenega sodelovanja zadevnega podjetja v tem obdobju. Prav na to je Splošno sodišče opozorilo v točki 538 izpodbijane sodbe, pri čemer je poleg tega v točki 539 navedene sodbe navedlo objektivne in skladne dokaze, ki so lahko v zvezi s tem upoštevni.

188 Vendar ni mogoče šteti, da je Splošno sodišče v točki 543 izpodbijane sodbe v nasprotju z navedeno sodno prakso nezakonito obrnilo dokazno breme, ker je družbi AF-KLM zgolj očitalo, da se družba Air France ni javno distancirala od omejevalnega sporazuma in da ni predložila dokazov o nesodelovanju družbe Air France pri tem sporazumu v navedenem obdobju, namesto da bi preverilo, ali je Komisija predložila objektivne in skladne dokaze, ki bi zadostno dokazovali nadaljevanje sodelovanja družbe Air France pri enotni in trajajoči kršitvi v tem obdobju, čeprav ta družba na tajnih sestankih ni sodelovala.

189 Splošno sodišče je v tej točki 543 sicer navedlo, da družba AF-KLM ni dokazala niti zatrjevala, da se je družba Air France javno distancirala od enotne in trajajoče kršitve med 4. februarjem 2000 in 17. januarjem 2001, in da niti ni trdila, da je družba Air France v tem obdobju ponovno ravnala v skladu z lojalno in neodvisno konkurenco na upoštevnem trgu, niti ni izpodbijala tega, da so učinki usklajevanja v zvezi z dodatno takso za gorivo v navedenem obdobju trajali.

190 Vendar je treba te ugotovitve Splošnega sodišča, kot je razvidno iz izraza „v teh okoliščinah“ pred ugotovitvijo Splošnega sodišča iz te točke 543, da je lahko Komisija, ne da bi storila napako, družbo Air France štela za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev v tem obdobju, razlagati v povezavi z elementi, ki jih je to navedlo v točkah od 540 do 542 in v prvem stavku točke 543 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče pa je v teh točkah v bistvu preučilo, ali so elementi iz spornega sklepa, ki so se med drugim nanašali na naravo zadevne kršitve, na delovanje zadevnega kartela v spornem obdobju in na opredelitev zadevnega ravnanja kot enotne in trajajoče kršitve – katerih upoštevnosti družba AF-KLM ne izpodbija – objektivni in skladni indici, na podlagi katerih je mogoče zadostno dokazati, da je družba Air France v spornem obdobju še naprej sodelovala pri omejevalnem sporazumu, čeprav v tem obdobju ni sodelovala na tajnih sestankih.

191 Ker je tako Splošno sodišče po preučitvi v bistvu glede na sodno prakso, navedeno v točkah od 179 do 183 te sodbe, ugotovilo, da je Komisija izpolnila svoje dokazno breme s tem, da je navedla objektivne in skladne indice, na podlagi katerih je mogoče zadostno dokazati nadaljevanje sodelovanja družbe Air France pri omejevalnem sporazumu v obdobju od 4. februarja 2000 do 17. januarja 2001, je navedeno sodišče utemeljeno ugotovilo, da mora te dokaze ovreči družba AF-KLM.

192 Družba AF-KLM pa v pritožbi ne trdi, da je Splošno sodišče v točkah od 540 do 542 in v prvem stavku točke 543 izpodbijane sodbe napačno opredelilo elemente, ki so v njih navedeni, kot objektivne in skladne indice v smislu sodne prakse, navedene v točkah od 181 do 184 te sodbe, ali da je izkrivilo dokaze, na katere se sklicuje Splošno sodišče.

193 Zato je treba ugotoviti, da je pristop Splošnega sodišča v točkah od 540 do 543 izpodbijane sodbe v skladu s sodno prakso glede splošnih pravil in načel v zvezi z dokaznim bremenom, navedeno v točki 134 te sodbe, v kateri se upošteva načelo domneve nedolžnosti.

194 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba prvi del četrtega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

Drugi del: obdobje od 19. oktobra 2005 do 14. februarja 2006

– *Trditve strank*

195 Družba AF-KLM trdi, da je Splošno sodišče nezakonito obrnilo dokazno breme ter kršilo domnevo nedolžnosti in načelo enakega obravnavanja, ker je ugotovilo, da je družba Air France sodelovala pri kršitvi od 19. oktobra 2005 do 14. februarja 2006 v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij.

196 Najprej, Splošno sodišče naj bi v točki 545 izpodbijane sodbe priznalo, da ni nobenega elementa, ki bi dokazoval vpletenost družbe Air France v izmenjave v zvezi z dodatno takso za varnost od 19. oktobra 2005 in v izmenjave v zvezi z zavrnitvijo pačila provizij od 14. oktobra 2005. Ker naj torej ne bi bilo sporno, da družba Air France od oktobra 2005 ni več sodelovala pri protikonkurenčnih izmenjavah informacij, naj bi moralo Splošno sodišče dokazati obstoj dokazov, s katerimi bi bilo mogoče dokazati, da je družba Air France po 19. oktobru 2005 še naprej sodelovala pri kršitvi. Od družbe AF-KLM naj namreč ne bi bilo mogoče zahtevati, da dokaže nevpletenost družbe Air France pri kršitvi, če Komisija predhodno ni zadostila svojemu

dokaznemu bremenu. Splošno sodišče naj bi torej nezakonito obrnilo dokazno breme s tem, da je v točki 546 izpodbijane sodbe navedlo, da družba AF-KLM ni predložila zadostnih dokazov. S tem naj bi Splošno sodišče kršilo tudi domnevo nedolžnosti.

197 Dalje, Splošno sodišče naj bi v tej točki 546 navedlo, da družba AF-KLM iz tega, da naj družba Air France ne bi sodelovala pri kršitvi do 14. februarja 2006, ni izpeljala „nobene posebne posledice“, kar naj bi bilo napačno. Splošnemu sodišču naj bi namreč družba AF-KLM predlagala, naj zniža globo, naloženo s spornim sklepom, zlasti zato, ker se je kršitev dejansko končala najkasneje 19. oktobra 2005. V zvezi s tem se družba AF-KLM sklicuje na točko 185 tožbe pred Splošnim sodiščem.

198 Nazadnje, Splošno sodišče naj bi s tem, da je v navedeni točki 546 ugotovilo, da je odgovornost družbe AF-KLM za kršitev v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij mogoče ugotoviti s sklicevanjem na sodelovanje družbe Air France pri stikih v zvezi z dodatno takso za gorivo po 19. oktobru 2005, ponovno nezakonito obrnilo dokazno breme in kršilo načelo enakega obravnavanja.

199 V zvezi z dokaznim bremenom naj bi iz točke 44 sodbe z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), izhajalo, da podjetju ni mogoče pripisati vseh sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve, če ni dokazano, da je to podjetje nameravalo prispevati k vsem skupnim ciljem, za katere so si prizadevali drugi udeleženci kartela, da je vedelo za vsa druga predvidena kršitvena ravnanja in da je bilo pripravljeno sprejeti tveganje. Ker pa naj Splošno sodišče ne bi dokazalo, da stiki v zvezi z dodatno takso za gorivo po 19. oktobru 2005 dokazujejo zavedanje o širšem celovitem načrtu v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij, naj ne bi bilo utemeljeno domnevati, da je družba Air France s sodelovanjem pri takih stikih po tem datumu še naprej sodelovala pri kršitvi v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij.

200 Kar zadeva načelo enakega obravnavanja, naj bi Splošno sodišče to načelo kršilo, ker naj bi ugotovilo, da stiki v zvezi z dodatno takso za gorivo, pri katerih je sodelovala družba Air France, dokazujejo njeno sodelovanje pri drugih sestavnih delih kršitve. Splošno sodišče naj bi namreč v okviru teh stikov po 19. oktobru 2005 navedlo izmenjave, ki so vključevale zlasti družbo British Airways plc ter so navedene v točkah 563 in 574 obrazložitve spornega sklepa, in to čeprav naj bi v sodbi z dne 30. marca 2022, British Airways/Komisija (T-341/17, EU:T:2022:182), ugotovilo, da to podjetje ni sodelovalo pri sestavnem delu kršitve v zvezi z zavrnitvijo plačila provizij. Splošno sodišče naj torej brez kršitve enakega obravnavanja ne bi moglo uporabiti stikov, v katere je bila vpletena družba British Airways, da bi brez listinskih dokazov izkazalo sodelovanje družbe Air France pri kršitvi v zvezi z zavrnitvijo plačila provizij. Vsekakor naj na podlagi dokazov v zvezi z dodatno takso za gorivo Splošno sodišče ne bi moglo opredeliti sodelovanja družbe Air France pri drugih delih kršitve.

201 Komisija primarno trdi, da drugi del četrtega pritožbenega razloga ni dopusten, ker se z njim spreminja predmet spora pred Splošnim sodiščem. Družba AF-KLM naj bi namreč pred navedenim sodiščem trdila, da družba Air France pri kršitvi ni sodelovala po oktobru 2005, in naj bi zato z osmim tožbenim razlogom za razglasitev ničnosti pred Splošnim sodiščem predlagala razglasitev ničnosti trajanja, ugotovljenega za celotno enotno in trajajočo kršitev. S tem delom pa naj bi družba AF-KLM svoj predlog omejila na del kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, pri čemer naj bi za to navedla nove pravne razloge v zvezi

z možnostjo različnega obravnavanja sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve, ki naj jih ne bi niti navedla niti o njih razpravljala pred Splošnim sodiščem. Komisija podredno trdi, da ta drugi del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

202 V zvezi z dopustnostjo tega dela je treba opozoriti, da v skladu s členom 170(1), drugi stavek, Poslovnika Sodišča pritožba ne more spreminjati predmeta spora pred Splošnim sodiščem.

203 Tako je pristojnost Sodišča v okviru preizkusa pritožbe omejena na presojo pravne rešitve, ki je bila podana glede razlogov in trditev, o katerih se je razpravljalo na prvi stopnji. Stranka torej razloga, ki ga ni navedla pred Splošnim sodiščem, ne more prvič navesti pred Sodiščem, saj bi se ji s tem sicer dopustilo, da Sodišču, katerega pristojnost v pritožbenem postopku je omejena, predloži širši spor od tistega, o katerem je odločalo Splošno sodišče (sodbi z dne 14. oktobra 2010, Deutsche Telekom/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, točka 34, in z dne 2. februarja 2023, Španija in drugi/Komisija, C-649/20 P, C-658/20 P in C-662/20 P, EU:C:2023:60, točka 29 in navedena sodna praksa).

204 Vendar lahko pritožnik vloži pritožbo, v kateri se pred Sodiščem sklicuje na razloge in trditve, ki izhajajo iz izpodbijane sodbe in s katerimi izpodbija njeno utemeljenost (sodbi z dne 29. novembra 2007, Stadtwerke Schwäbisch Hall in drugi/Komisija, C-176/06 P, EU:C:2007:730, točka 17, in z dne 2. februarja 2023, Španija in drugi/Komisija, C-649/20 P, C-658/20 P in C-662/20 P, EU:C:2023:60, točka 30 in navedena sodna praksa).

205 V obravnavani zadevi je iz tožbe pred Splošnim sodiščem razvidno, da je družba AF-KLM z osmim razlogom za razglasitev ničnosti, ki je predmet točk od 498 do 549 izpodbijane sodbe, zatrjevala napačen izračun trajanja kršitve, ker naj – kar zadeva obdobje po 19. oktobru 2005 – stikov v zvezi z dodatno takso za gorivo ne bi bilo mogoče opredeliti kot protikonkurenčne in ker naj – kar zadeva dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij – Komisija ne bi predložila nobenega veljavnega dokaza o sodelovanju družbe Air France pri teh sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve za obdobji po 19. oktobru 2005 oziroma po 14. oktobru 2005, kot je Splošno sodišče sicer navedlo v točkah od 498 do 500 izpodbijane sodbe. Družba AF-KLM je predlagala, naj se posledično trajanje kršitve, ki se ji očita, skrajša in tudi zniža globa, ki ji je bila naložena. Splošno sodišče je te trditve analiziralo v točkah od 544 do 547 izpodbijane sodbe, na katere se v bistvu nanaša ta del.

206 Niti v tem tožbenem razlogu niti v nobenem drugem tožbenem razlogu, navedenem pred Splošnim sodiščem, družba AF-KLM ni zatrjevala, da tudi če v zvezi z njo ne bi bilo mogoče uporabiti enega ali drugega sestavnega dela enotne in trajajoče kršitve, tudi teh drugih ali enega od teh drugih sestavnih delov ne bi bilo mogoče uporabiti v zvezi z njo glede na sodno prakso, ki izhaja iz točke 44 sodbe z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778).

207 Vendar je treba navesti, da je Splošno sodišče, kar zadeva obdobje po 19. oktobru 2005, v točkah 544 in 545 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija razpolagala z več dokazi, ki jih je lahko veljavno uporabila zoper družbo AF-KLM, da pa, kot je trdila ta družba, noben dokaz, ki ga je Komisija imela v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij, ni bil poznejši od 19. oktobra 2005 oziroma 14. oktobra 2005.

208 V teh okoliščinah je Splošno sodišče v točki 546 izpodbijane sodbe v bistvu preverilo, ali je Komisija kljub temu neobstoju neposrednega dokaza na podlagi drugih elementov, s katerimi je razpolagala, še vedno utemeljeno sklepala, da sodelovanje družbe Air France pri teh sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve ni prenehalo oktobra 2005, in je na podlagi svoje analize v točki 547 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija utemeljeno menila, da ima na voljo zadostne dokaze v zvezi z neprekinjenim sodelovanjem družbe Air France pri spornem omejevalnem sporazumu od 20. oktobra 2005 do 14. februarja 2006.

209 Ob upoštevanju trditev, ki jih je družba AF-KLM navedla pred Splošnim sodiščem, pa ni pomembno, da je ta družba pred navedenim sodiščem trdila, da dokaza o sodelovanju družbe Air France pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo po 19. oktobru 2005, za katerega je menila, da ni dokazano, ker zadevni stiki niso bili protikonkurenčni, ni mogoče upoštevati pri dokazovanju nadaljevanja sodelovanja družbe Air France po tem datumu pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, kar zadeva dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij.

210 Glede na te elemente je treba ugotoviti, da vprašanje, ali je odgovornost družbe AF-KLM za enotno in trajajočo kršitev v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij mogoče ugotoviti s sklicevanjem na sodelovanje družbe Air France pri stikih v zvezi z dodatno takso za gorivo po 19. oktobru 2005, izhaja iz same izpodbijane sodbe in da želi družba AF-KLM s trditvami, ki jih v zvezi s tem navaja v tej pritožbi, pravno izpodbijati utemeljenost te odgovornosti. Iz tega sledi, da je v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 204 te sodbe, ta del dopusten.

211 Glede morebitne utemeljenosti tega dela je treba najprej navesti, da je Splošno sodišče v točki 546 izpodbijane sodbe res navedlo, da družba AF-KLM ni trdila, da družba Air France ni vedela, da se drugi obtoženi prevozniki še naprej usklajujejo v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij po 19. oktobru 2005, da ni predložila dokaza, ki bi kazal na to, da je družba Air France ponovno ravnala v skladu z lojalno in neodvisno konkurenco na upoštevnem trgu ali da je izrazila željo po distanciranju od sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve, kar zadeva dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, in da ni izpodbijala, da so učinki teh sestavnih delov trajali tudi po tem datumu.

212 Vendar je Splošno sodišče v točki 546 za utemeljitev teh ugotovitev navedlo tudi, da je bilo dokazano, da je družba Air France po navedenem datumu še naprej sodelovala pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, ter da je bilo za izvajanje dodatne takse za gorivo in zavrnitev plačila provizij potrebnih bistveno manj stikov kot za izvajanje dodatne takse za gorivo, saj dodatna taksa za varnost – drugače kot dodatna taksa za gorivo – ni temeljila na indeksu, katerega spremembe so upravičevale redne prilagoditve, kar pojasnjuje, da je bila zadnjenavedena taksa po uvedbi konec leta 2001 predmet le posameznih stikov med prevozniki v zvezi z njeno izvedbo, kot je razvidno iz točke 579 obrazložitve spornega sklepa. Splošno sodišče je v navedeni točki 546 poleg tega poudarilo, da je pri zavrnitvi plačila provizij šlo zgolj za zavrnitev popustov špediterjem, zato se niso zahtevale tako redne prilagoditve kot pri dodatni taksi za gorivo.

213 Tako je Splošno sodišče ob upoštevanju vseh okoliščin, na katere je bilo opozorjeno v točkah 211 in 212 te sodbe, v točki 546 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija na podlagi dokazov, ki jih je imela na voljo, utemeljeno sklepala, da sodelovanje družbe Air France pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, kar zadeva dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, ni prenehalo oktobra 2005, in je iz tega v točki 547 navedene sodbe sklepalo, da Komisija

s tem, da je menila, da ima na voljo zadostne dokaze glede neprekinjenosti sodelovanja družbe Air France pri spornem omejevalnem sporazumu, in sicer od 20. oktobra 2005 do dne, do katerega je Komisija menila, da je ta kartel prenehal, to je do 14. februarja 2006, ni storila napake.

214 Ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točki 134 te sodbe, pa ni mogoče šteti, da je Splošno sodišče s tako odločitvijo kršilo pravila o dokaznem bremenu ali domnevo nedolžnosti.

215 Zato je treba trditve iz točke 196 te sodbe zavrniti kot neutemeljene.

216 Dalje, čeprav je Splošno sodišče v prvem stavku točke 546 izpodbijane sodbe res navedlo, da družba AF-KLM v svojih vlogah ni izpeljala „nobene posebne posledice“ iz elementov, ki jih je Splošno sodišče navedlo v točkah 544 in 545 izpodbijane sodbe, je treba ugotoviti, da družba AF-KLM v pritožbi ne navaja nobenega očitka, ki bi se nanašal na izkrivljanje njene tožbe pred Splošnim sodiščem. Poleg tega je navedeno sodišče v nadaljevanju te točke 546 vseeno preučilo trditve družbe AF-KLM, s katerimi je ta trdila, da je družba Air France prenehala sodelovati pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, povezanih z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij, po 14. oktobru oziroma 19. oktobru 2005. Zato je treba v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 151 te sodbe, vsak očitek zoper ta prvi stavek vsekakor zavrniti kot brezpredmeten, saj je ta trditev Splošnega sodišča dodatna.

217 Nazadnje, na eni strani zadostuje navesti, da v obravnavani zadevi ni sporno, da je družba Air France neposredno sodelovala pri vsakem od treh sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve, opredeljene v spornem sklepu, pri čemer družba AF-KLM te opredelitve kot take sicer ni izpodbijala, in da je sporno le trajanje sodelovanja družbe Air France pri tej kršitvi. Družba AF-KLM torej ne more izpeljati tehtnega argumenta iz sodne prakse, ki izhaja zlasti iz točk od 39 do 52 sodbe z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), ki se nanaša na položaje, v katerih podjetje ni sodelovalo pri vseh sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, in na posledice, ki jih je treba po potrebi izpeljati iz take ugotovitve glede možnosti, da se sklep Komisije o ugotovitvi sodelovanja tega podjetja pri omejevalnem sporazumu v nasprotju s členom 101 PDEU v celoti ali delno razglasi za ničen.

218 V položaju, kakršen je položaj družbe AF-KLM, ki se nanaša zgolj na trajanje sodelovanja podjetja pri enotni in trajajoči kršitvi, pa je upoštevna sodna praksa, navedena v točkah od 179 do 184 te sodbe. Indici in naključja, ki lahko, če se obravnavajo skupaj in če ni drugih skladnih pojasnil, omogočijo razkritje obstoja protikonkurenčnih ravnanj ali sporazumov, namreč prav tako omogočajo razkritje trajanja trajajočega protikonkurenčnega ravnanja in obdobja uporabe sporazuma, sklenjenega v nasprotju s pravili o konkurenci (glej v tem smislu sodbo z dne 21. septembra 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Komisija, C-105/04 P, EU:C:2006:592, točki 94 in 95).

219 V tem okviru je treba zlasti poudariti, da v skladu s sodno prakso, navedeno v točkah od 179 do 184, dejstvo, da v okviru kršitve, ki je trajala več let, za določena obdobja ni bil predložen neposreden dokaz o tem, da je podjetje izvajalo sporazum, vseeno ni ovira za ugotovitev sodelovanja tega podjetje pri tem sporazumu za ta obdobja, če taka ugotovitev temelji na objektivnih in skladnih indicih.

220 Kot pa izhaja že iz analize prvega očitka tega dela, opravljene v točkah od 211 do 214 te sodbe, je Splošno sodišče, ne da bi nezakonito obrnilo dokazno breme, ugotovilo, da je mogoče odgovornost družbe AF-KLM za kršitev v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ugotoviti s sklicevanjem na sodelovanje družbe Air France pri stikih v zvezi z dodatno takso za gorivo po 19. oktobru 2005.

221 Trditve, navedene v točki 199 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.

222 Na drugi strani je treba navesti, da družba Air France pod pretvezo trditve o kršitvi načela enakega obravnavanja dejansko izpodbija presojo dejstev in dokazov, ki jo je Splošno sodišče opravilo v točki 546 izpodbijane sodbe, ne da bi se ta družba sklicevala na njihovo izkrivljanje. Trditve iz točke 200 te sodbe zato v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 70 te sodbe, niso dopustne.

223 Iz navedenega izhaja, da je treba drugi del četrtega pritožbenega razloga zavrniti kot delno brezpredmeten, zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen. Zato je treba četrti pritožbeni razlog zavrniti.

224 Ker nobeden od pritožbenih razlogov, ki jih je družba AF-KLM navedla v utemeljitev pritožbe, ni bil sprejet, je treba pritožbo v celoti zavrniti.

Stroški

225 Člen 184(2) Poslovnika Sodišča določa, da če pritožba ni utemeljena, o stroških odloči Sodišče.

226 V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi člena 184(1) Poslovnika Sodišča, se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki.

227 Ker je Komisija predlagala, naj se družbi AF-KLM naloži plačilo stroškov, in ker ta s pritožbenimi razlogi ni uspela, se ji naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Komisije.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

1. Pritožba se zavrne.

2. Družbi Air France-KLM se naloži plačilo stroškov.

Podpisi