Samling af Afgørelser

RETTENS DOM (Fjerde Udvidede Afdeling)

30. marts 2022*

»Konkurrence – karteller – markedet for luftfragt – afgørelse, som fastslår en overtrædelse af artikel 101 TEUF, af EØS-aftalens artikel 53 og af artikel 8 i aftalen mellem Fællesskabet og Schweiz om luftfart – samordning af forskellige elementer af prissætningen af luftfragttjenester (brændstoftillæg, sikkerhedstillæg, betaling af en kommission af tillæggene) – udveksling af oplysninger – Kommissionens territoriale kompetence – samlet og vedvarende overtrædelse – tilregnelse af ulovlig adfærd – betingelser for indrømmelse af bødefritagelse – ligebehandling – begrundelsespligt – bødens størrelse – afsætningens værdi – overtrædelsens grovhed – varighed af deltagelsen i overtrædelsen – formildende omstændigheder – offentlige myndigheders tilskyndelse til konkurrencebegrænsende adfærd – proportionalitet – fuld prøvelsesret«

I sag T-337/17,

Air Frankrig-KLM, Paris (Frankrig), ved advokaterne A. Wachsmann, A. de La Cotardière og A.-E. Herrada,

sagsøger,

mod

Europa-Kommissionen ved A. Dawes og C. Giolito, som befuldmægtigede, bistået af advokat N. Coutrelis,

sagsøgt,

angående et søgsmål i henhold til artikel 263 TEUF med påstand om annullation af Kommissionens afgørelse C(2017) 1742 final af 17. marts 2017 vedrørende en procedure i henhold til artikel 101 TEUF, artikel 53 i EØS-aftalen og artikel 8 i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (sag AT.39258 – Luftfragt), for så vidt som afgørelsen vedrører sagsøgeren, og, subsidiært, om delvis annullation af denne afgørelse og om nedsættelse af de bøder, som sagsøgeren er blevet pålagt,

har

RETTEN (Fjerde Udvidede Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, H. Kanninen (refererende dommer), og dommerne J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann og I. Reine,

* Processprog: fransk.

justitssekretær: fuldmægtig E. Artemiou,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 12. juni 2019,

afsagt følgende

Dom[1]

[*udelades*]

II. Retsforhandlinger og parternes påstande

62 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 30. maj 2017 har sagsøgeren anlagt nærværende søgsmål.

63 Kommissionen har indleveret svarskrift til Rettens Justitskontor den 29. september 2017.

64 Sagsøgeren har indleveret replik til Rettens Justitskontor den 3. januar 2018.

65 Kommissionen har leveret duplik til Rettens Justitskontor den 28. februar 2018.

66 Efter forslag fra Fjerde Afdeling har Retten den 24. april 2019 i henhold til procesreglementets artikel 28 besluttet at henvise den foreliggende sag til et udvidet dommerkollegium.

67 Den 24. maj 2019 har Retten inden for rammerne af de foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse, som er foreskrevet i procesreglementets artikel 89, stillet parterne skriftlige spørgsmål. Parterne har besvaret disse spørgsmål inden for den fastsatte frist.

68 Parterne har afgivet indlæg og besvaret Rettens spørgsmål i retsmødet den 12. juni 2019.

69 Den 18. juni 2019 har sagsøgeren fremlagt det dokument, som Retten havde anmodet om i retsmødet den 12. juni 2019.

70 Den 24. juni 2019 har Retten afsluttet retsforhandlingernes mundtlige del.

71 Ved kendelse afsagt den 31. juli 2020 har Retten (Fjerde Udvidede Afdeling) besluttet at genåbne retsforhandlingernes mundtlige del i henhold til procesreglementets artikel 113, idet den har fundet, at sagen var utilstrækkeligt belyst, og at parterne skulle opfordres til at indgive deres bemærkninger vedrørende et argument, som de ikke havde drøftet.

72 Parterne har besvaret en række spørgsmål, som Retten havde stillet den 4. august 2020, inden for den fastsatte frist og har herefter fremsat bemærkninger til deres respektive svar.

73 Ved afgørelse af 6. november 2020 har Retten atter afsluttet retsforhandlingernes mundtlige del.

[1] – Der gengives kun de præmisser i nærværende dom, som Retten finder det relevant at offentliggøre.

74 Sagsøgeren har nedlagt følgende påstande:

– Principalt annulleres den anfægtede afgørelse i sin helhed, for så vidt som den vedrører selskabet.

– Subsidiært annulleres den anfægtede afgørelses artikel 1, stk. 1, litra b), artikel 1, stk. 2, litra b), artikel 1, stk. 3, litra b), og artikel 1, stk. 4, litra b), artikel 3, litra b), og artikel 4, og de bøder, som sagsøgeren blev pålagt ved den anfægtede afgørelse, nedsættes.

– Mere subsidiært annulleres den anfægtede afgørelses artikel 3, litra b) og d), og de bøder, som sagsøgeren er blevet pålagt, nedsættes.

– Under alle omstændigheder tilpligtes Kommissionen at betale samtlige sagsomkostninger.

75 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

– Frifindelse.

– De bøder, som sagsøgeren er blevet pålagt, ændres, idet selskabet fratages retten til den generelle nedsættelse på 50% og til den generelle nedsættelse på 15%, såfremt Retten måtte fastslå, at omsætningen fra afsætningen af de indgående fragtydelser ikke kunne medregnes i afsætningens værdi.

– Sagsøgeren tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

III. Retlige bemærkninger

[*udelades*]

A. Om påstanden om annullation

[*udelades*]

1. Det første anbringende om ulovligheder begået ved at tilregne sagsøgeren det tidligere selskab Air Frances og AF's praksis og en del af KLM's praksis

213 Dette anbringende, hvormed sagsøgeren har gjort gældende, at Kommissionen ulovligt tilregnede selskabet det tidligere selskab Air Frances og AF's praksis og en del af KLM's praksis, består af to led, hvoraf det første vedrører de ulovligheder, som Kommissionen begik ved at tilregne sagsøgeren AF's praksis fra den 15. september 2004 og KLM's praksis fra den 5. maj 2004, og det andet vedrører de ulovligheder, som Kommissionen begik ved at tilregne sagsøgeren det tidligere selskab Air Frances praksis fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004.

214 Sagsøgeren har endvidere foreholdt Kommissionen, at den i 1085. betragtning til den anfægtede afgørelse anførte, at sagsøgeren og AF skulle holdes solidarisk ansvarlige for betalingen af bøden som følge af deres deltagelse i overtrædelsen. Sagsøgeren deltog nemlig på ingen måde, hverken direkte eller indirekte, i den anførte praksis, idet udelukkende AF deltog heri.

215 Retten tager stilling til dette klagepunkt sammen med nærværende anbringendes andet led, eftersom disse er uadskilleligt forbundet.

a) Det første led om ulovligheder begået ved at tilregne sagsøgeren AF's praksis fra den 15. september 2004 og KLM's praksis fra den 5. maj 2004

216 Dette led, hvormed sagsøgeren har gjort gældende, at Kommissionen ulovligt tilregnede selskabet AF's praksis fra den 15. september 2004 og KLM's praksis fra den 5. maj 2004, består af fire klagepunkter, hvoraf det første vedrører en fejl ved at tilregne sagsøgeren KLM's praksis fra den 5. maj til den 15. september 2004, det andet vedrører en utilstrækkelig begrundelse for at afvise de oplysninger, der påviste AF's og KLM's selvstændighed, det tredje vedrører fejl ved at tilregne sagsøgeren AF's og KLM's praksis fra den 15. september 2004, og det fjerde vedrører en tilsidesættelse af princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner.

217 Indledningsvis undersøges det andet klagepunkt, som vedrører Kommissionens overholdelse af formforskrifterne.

1) Det andet klagepunkt om en utilstrækkelig begrundelse og afvisningen af oplysninger, som påviser AF's og KLM's selvstændighed

218 Sagsøgeren har gjort gældende, at Kommissionen ikke gav en tilstrækkelig begrundelse for at afvise de oplysninger, der påviste AF's og KLM's selvstændighed, idet den blot henviste implicit til disse og anførte, at oplysningerne med hensyn til AF ikke var tilstrækkelige til at afkræfte formodningen for udøvelse af en afgørende indflydelse. Efter sagsøgerens opfattelse havde Kommissionen imidlertid pligt til netop konkret at undersøge alle oplysninger, der skulle godtgøre nævnte selvstændighed, og træffe en begrundet afgørelse om, at formodningen for ansvar var afkræftet. Den blotte henvisning i 1083. betragtning til den anfægtede afgørelse til den retspraksis, der er omhandlet i 1073. betragtning til afgørelsen, samt de oplysninger, der er opregnet i det fortrolige bilag til nævnte afgørelse, er ikke tilstrækkelige. Med hensyn til KLM skærpes Kommissionens begrundelsespligt, eftersom den anerkendte, at den ikke havde anvendt formodningen for ansvar. I denne afgørelse nævnte Kommissionen end ikke de oplysninger, der skulle godtgøre KLM's selvstændighed. For Retten har Kommissionen i øvrigt medgivet, at den i den pågældende afgørelse ikke begrundede sin afvisning af den bevismæssige værdi af de oplysninger, der blev fremlagt under den administrative procedure.

219 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

220 Det skal indledningsvis bemærkes, at et datterselskabs overtrædelse af konkurrencereglerne kan tilregnes moderselskabet, bl.a. når datterselskabet, selv om det er en selvstændig juridisk person, ikke frit bestemmer sin adfærd på markedet, men i det væsentlige følger instrukser fra moderselskabet, navnlig under hensyn til de økonomiske, organisatoriske og juridiske forbindelser mellem disse to juridiske enheder (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 30).

221 I en sådan situation, hvor moderselskabet og datterselskabet er en del af samme økonomiske enhed og således udgør én virksomhed som omhandlet i artikel 101 TEUF, kan Kommissionen således rette en afgørelse, hvorved der pålægges bøder, til moderselskabet, uden at der kræves en konstatering af, at sidstnævnte var personligt impliceret i overtrædelsen (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 31).

222 Domstolen har præciseret, at i det konkrete tilfælde, hvor moderselskabet ejer 100% af kapitalen i det datterselskab, som har overtrådt de EU-retlige konkurrenceregler, kunne det pågældende moderselskab dels udøve afgørende indflydelse på dette datterselskabs adfærd, dels forelå der en afkræftelig formodning for, at det pågældende moderselskab faktisk udøvede en sådan indflydelse (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 32).

223 Det er under disse omstændigheder tilstrækkeligt, at Kommissionen beviser, at hele kapitalen i et datterselskab ejes af moderselskabet, for at det kan formodes, at moderselskabet faktisk udøver en afgørende indflydelse på dette datterselskabs kommercielle politik. Kommissionen er herefter i stand til at holde moderselskabet solidarisk ansvarligt for betalingen af den bøde, som er pålagt dets datterselskab, medmindre dette moderselskab, som det påhviler at afkræfte denne formodning, fører tilstrækkelige beviser med henblik på at godtgøre, at dets datterselskab optræder selvstændigt på markedet (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 33).

224 Hertil kommer, at når en afgørelse om anvendelse af Unionens konkurrenceregler er rettet til en flerhed af adressater og vedrører spørgsmålet om, hvem der bærer ansvaret for overtrædelsen, skal den indeholde en tilstrækkelig begrundelse i forhold til hver af adressaterne, navnlig i forhold til de af dem, som i henhold til afgørelsen skal bære byrden ved overtrædelsen. I forhold til et moderselskab, der holdes ansvarligt for sit datterselskabs ulovlige adfærd, skal en sådan afgørelse principielt således indeholde en detaljeret redegørelse for, hvorfor det pågældende selskab kan gøres ansvarligt for overtrædelsen (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 34).

225 Hvad nærmere angår en kommissionsafgørelse, som i forhold til visse adressater udelukkende støtter sig på formodningen for faktisk udøvelse af en afgørende indflydelse, må det konstateres, at Kommissionen under alle omstændigheder – idet denne formodning under omstændighederne ellers ville blive uafkræftelig – er forpligtet til for adressaterne nøje at fremlægge grundene til, at nævnte påberåbte faktiske og retlige omstændigheder ikke har været tilstrækkelige til at afkræfte nævnte formodning (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 35).

226 Kommissionen er imidlertid på ingen måde forpligtet til udelukkende at basere sig på den nævnte formodning. Intet hindrer således denne institution i at fastslå et moderselskabs faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse på sit datterselskab med andre beviser eller gennem en kombination af sådanne beviser og den nævnte formodning. I sidstnævnte tilfælde er der tale om den såkaldte »dobbelte grundlag«-metode (dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 36 og 37).

227 Hvad angår en afgørelse, der støtter et moderselskabs tilregnelse af en overtrædelse begået af et datterselskab på en dobbelt grundlag-metode, er en samlet vurdering af de argumenter, som moderselskabet har påberåbt sig, for så vidt som de er relevante med henblik på afkræftelsen af nævnte formodning, i princippet i overensstemmelse med de begrundelseskrav, der påhviler

Kommissionen, eftersom den gør det muligt for moderselskabet at få kendskab til grundlaget for, at Kommissionen besluttede at tilregne det datterselskabets overtrædelse (jf. i denne retning dom af 10.4.2014, Areva m.fl. mod Kommissionen, C-247/11 P og C-253/11 P, EU:C:2014:257, præmis 42).

228 Endelig følger det af fast retspraksis, at selv om Kommissionen ganske vist er forpligtet til at begrunde sine afgørelser og herved anføre de faktiske og retlige omstændigheder, som er afgørende for foranstaltningens lovlighed, samt de betragtninger, der har ført til dens afgørelse, kræves det dog ikke, at den imødegår samtlige faktiske og retlige indsigelser, der er rejst af hver enkelt af de berørte parter under den administrative procedure, og navnlig tager stilling til de oplysninger, som er åbenbart uvedkommende, uden betydning eller klart af underordnet relevans (jf. dom af 6.2.2014, Elf Aquitaine mod Kommissionen, T-40/10, ikke trykt i Sml., EU:T:2014:61, præmis 168 og den deri nævnte retspraksis).

229 I det foreliggende tilfælde anførte Kommissionen indledningsvis med hensyn til afvisningen af de oplysninger, som sagsøgeren havde fremført for at godtgøre AF's selvstændighed, efter at denne institution i 1070.-1073. betragtning til den anfægtede afgørelse havde angivet de principper, som finder anvendelse på identifikationen af de personer, der holdes ansvarlige for en ulovlig adfærd inden for samme økonomiske enhed, følgende i 1081.-1084. betragtning til nævnte afgørelse:

»1081 [AF's] medarbejdere deltog i overtrædelsen fra den 15. september 2004 til den 14. februar 2006.

1082 I samme periode havde [sagsøgeren] imidlertid 100% af de økonomiske rettigheder og af stemmerettighederne i [AF].

1083 I henhold til retspraksis nævnt [i denne afgørelses afsnit 6.1], formodes det følgelig, [at sagsøgeren] i denne periode udøvede en afgørende indflydelse på [AF]. [Sagsøgeren] har ikke fremlagt tilstrækkelige beviser til at afkræfte formodningen for, at selskabet udøvede en afgørende indflydelse på [AF]. Følgelig indgår [sagsøgeren] og [AF] med henblik på anvendelsen af artikel 101 TEUF, EØS-aftalens artikel 53 og artikel 8 i [aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart] i den samme virksomhed, som begik overtrædelsen fra den 15. september 2004 til den 14. februar 2006.

1084 Ud over den fulde ejendomsret er der andre elementer, som godtgør, at [sagsøgeren] i denne periode udøvede en afgørende indflydelse på [AF], eller som i hvert fald underbygger formodningen for dette (jf. det fortrolige bilag [til samme afgørelse], som alene [sagsøgeren] har adgang til).«

230 Det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse, der opregner de andre beviser, som nævnes i 1084. betragtning til nævnte afgørelse, er med hensyn til AF affattet således:

[*fortroligt*] [2]

231 Det følger heraf, at Kommissionen for at tilregne sagsøgeren AF's praksis både støttede sig på formodningen for den faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse som følge af den kontrol, som sagsøgerens besiddelse af hele kapitalen i AF og stemmerettighederne knyttet til aktierne i AF indebar, og på en række indicier, der godtgjorde en sådan faktisk udøvelse. I denne henseende

[2] – Fortrolige oplysninger udeladt.

støttede Kommissionen sig for det første på sagsøgerens beføjelser til ledelse, vejledning og kontrol over AF's virksomhed gennem forskellige selskabsorganer, for det andet på den fælles struktur for AF og KLM hvad netop angår fragt og for det tredje på sammenfaldet af funktioner for flere ledere hos sagsøgeren og AF.

232 Hvad dernæst angår afvisningen af de beviser, som sagsøgeren har fremlagt for at godtgøre KLM's selvstændighed, anførte Kommissionen følgende i 1086.-1088. betragtning til den anfægtede afgørelse:

»1086 [KLM's] medarbejdere deltog i overtrædelsen fra den 21. december 1999 til den 14. februar 2006. KLM holdes derfor ansvarlig for sin direkte deltagelse i overtrædelsen.

1087 Som anført [i nævnte afgørelses afsnit 2.2] overtog [det tidligere selskab Air France] den 5. maj 2004 kontrollen med KLM. Siden den 5. maj 2004 har [sagsøgeren] ejet 97,5% af de økonomiske rettigheder og 49% af stemmerettighederne i KLM.

1088 Af de grunde, der er anført i det fortrolige bilag [til denne afgørelse], som alene [sagsøgeren] har adgang til, udøvede [sagsøgeren] efter Kommissionens opfattelse fra den 5. maj 2004 en afgørende indflydelse på KLM.«

233 Det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse, der opregner de andre beviser, som nævnes i 1088. betragtning til nævnte afgørelse, er med hensyn til KLM affattet således:

[*fortroligt*]

234 Det fremgår heraf, at Kommissionen for at tilregne sagsøgeren KLM's praksis fra den 5. maj 2004 til den 14. februar 2006 både støttede sig på den kapital og de stemmerettigheder, som sagsøgeren havde i KLM, og på en række yderligere indicier, som skulle godtgøre den faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse på sidstnævnte. I denne henseende støttede Kommissionen sig for det første på sagsøgerens beføjelser til ledelse, vejledning og kontrol over KLM's virksomhed gennem forskellige selskabsorganer, for det andet på den fælles struktur for AF og KLM hvad netop angår fragt og for det tredje på sammenfaldet af funktioner for flere ledere hos sagsøgeren og KLM.

235 I sit svar på klagepunktsmeddelelsen anførte sagsøgeren blot, at selskabet var et »holdingselskab uden operationel virksomhed inden for lufttransport«, og at det »på intet tidspunkt på nogen måde [havde] været involveret i den angivne praksis«.

236 Henset til det ovenstående kan Kommissionen ikke kritiseres for ikke at have givet en udførlig begrundelse i overensstemmelse med kravene efter retspraksis hvad angår afvisningen af de oplysninger, der godtgør AF's og KLM's selvstændighed.

237 De fire domme, som sagsøgeren har påberåbt sig i stævningen, vedrørende det begrundelsesniveau, der kræves af Kommissionen, når der foreligger oplysninger, der peger i en anden retning, og som er fremlagt under den administrative procedure, og som skal afkræfte formodningen for den faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse, indgik desuden i en anden sammenhæng end i det foreliggende tilfælde.

238 For det første tog Domstolen i sin dom af 29. september 2011, Elf Aquitaine mod Kommissionen (C-521/09 P, EU:C:2011:620), bl.a. hensyn til de særlige omstændigheder hvad angår ændringen af Kommissionens tidligere afgørelsespraksis, som bestod i systematisk at støtte sig på dobbelt grundlag-metoden (jf. i denne retning kendelse af 7.2.2012, Total og Elf Aquitaine mod Kommissionen, C-421/11 P, ikke trykt i Sml., EU:C:2012:60, præmis 58).

239 For det andet skal der foretages en bedømmelse af rækkevidden af domme af 16. juni 2011, Air liquide mod Kommissionen (T-185/06, EU:T:2011:275) og Edison mod Kommissionen (T-196/06, EU:T:2011:281), og dom af 27. november 2014, Alstom mod Kommissionen (T-517/09, EU:T:2014:999), i lyset af Domstolens praksis, som er anført i præmis 226 og 227 ovenfor, hvorefter Kommissionen, når den som i det foreliggende tilfælde med hensyn til tilregnelsen af AF's praksis kombinerer beviserne for den faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse med formodningen for en udøvelse heraf, skal give en tilstrækkelig begrundelse for at afvise beviser for det modsatte, som den anklagede virksomhed har fremlagt, idet den foretager en samlet vurdering, uden at den tager stilling til hver enkelt af disse oplysninger.

240 Dette klagepunkt skal derfor forkastes.

2) Det første klagepunkt om en fejl ved at tilregne sagsøgeren KLM's praksis fra den 5. maj til den 15. september 2004

241 Sagsøgeren har gjort gældende, at selskabet først blev oprettet som holdingselskab den 15. september 2004. Efter sagsøgerens opfattelse kan et moderselskab ikke tilregnes ansvaret for datterselskabets ulovlige adfærd for en periode forud for erhvervelsen af dette datterselskab, når sidstnævnte selskab fortsætter sin virksomhed på det pågældende marked efter erhvervelsen. Det er følgelig selskabets opfattelse, at det ikke kan tilregnes ansvaret for KLM's praksis fra den 5. maj 2004 i modsætning til, hvad der fremgår af 1089. betragtning til den anfægtede afgørelse.

242 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

243 Det fremgår af 1087. betragtning til den anfægtede afgørelse, at sagsøgeren siden den 5. maj 2004 har ejet 97,5% af kapitalen og 49% af stemmerettighederne i KLM.

244 Som sagsøgeren med føje har anført, hed den enhed, der besad denne kapitalandel og stemmerettighederne i KLM pr. 5. maj 2004, Air France SA, dvs. det tidligere selskab Air France (jf. i denne henseende præmis 53 ovenfor).

245 Parterne er imidlertid enige om, at sagsøgeren og det tidligere selskab Air France er én og samme juridiske person. Kommissionen anførte ganske vist begrebet »retlig succession« i 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse. Det fremgår imidlertid utvetydigt af nævnte betragtning samt af 22. betragtning til denne afgørelse, at det tidligere selskab Air France efter omdannelse til et holdingselskab og en ændring af selskabsnavnet er »blevet« til sagsøgeren.

246 Kommissionen anførte navnlig følgende i 22. betragtning:

»Den 5. maj 2004 erhvervede [det tidligere selskab Air France] enekontrollen med [KLM] efter [det tidligere selskab Air Frances] offentlige tilbud på ombytning af aktierne i KLM. Siden denne dato har [det tidligere selskab Air France] og KLM været en del af [AF]-KLM-koncernen. Den 15. september 2004 omdannedes [det tidligere selskab Air France] til et holdingselskab og blev

omdøbt til [AF]-KLM, mens det [tidligere selskab Air Frances] lufttransportvirksomhed blev overdraget til et datterselskab kaldet »Air France Compagnie Aérienne«, som blev omdøbt til [AF].«

247 Hvad angår besiddelsen af kontrollen med KLM fra den 5. maj til den 15. september 2004 fortsatte sagsøgeren således med at udøve de rettigheder og påtage sig de forpligtelser, som selskabet havde haft, da det endnu bar navnet på det tidligere selskab Air France.

248 Sagsøgeren har således med urette anført, at Kommissionen ved at tilregne selskabet KLM's praksis fra den 5. maj til den 15. september 2004 pålagde det ansvaret for datterselskabets ulovlige adfærd for en periode forud for erhvervelsen af dette.

249 Dette klagepunkt skal derfor forkastes.

3) Det tredje klagepunkt om fejl ved at tilregne sagsøgeren AF's og KLM's praksis fra den 15. september 2004

250 Sagsøgeren har anført, at det var med urette, at Kommissionen tilregnede selskabet AF's og KLM's praksis fra den 15. september 2004, idet det ikke udøvede en afgørende indflydelse på disse selskaber. Sagsøgeren har gjort gældende, at selskabet siden den 15. september 2004 blot har været et finansielt holdingselskab, som ikke drev virksomhed i fragtsektoren. Sagsøgeren har anført, at selskabet blot havde en rolle, dels med samordning og finansiel konsolidering, som bestod i at føre tilsyn med overholdelsen af de retlige forpligtelser vedrørende regnskaber samt finansiel kommunikation og gennemsigtighed, dels med fastlæggelsen af AF's og KLM's overordnede strategi, uden at det imidlertid blandede sig i deres operationelle og kommercielle aktiviteter eller gav dem nogen form for instrukser. AF og KLM bestemte selvstændigt deres kommercielle politik, deres strategi, deres budget og deres adfærd i fragtsektoren.

251 I denne henseende har sagsøgeren anført, at de oplysninger, som Kommissionen anførte i det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse, ikke godtgør, at selskabet udøvede en afgørende indflydelse på AF og KLM. For det første har selskabet anført, at dets udvalg for strategisk ledelse aldrig tilstillede »bindende henstillinger« til AF og KLM. For det andet har det anført, at der ikke gennem selskabets bestyrelse og udvalget for strategisk ledelse var et hierarkisk forhold mellem dette selskab og AF og KLM. Alle beslutninger om AF's og KLM's fragtvirksomhed i den pågældende periode blev betroet AF Cargo og KLM Cargo samt »Joint Cargo Management Committee« (det fælles fragtstyringsudvalg, herefter »JCMC«). For det tredje har sagsøgeren fremhævet, at ingen af de medlemmer af dets ledelse, der omtales i nævnte bilag, som havde haft pladser i AF's og KLM's ledelse i den pågældende periode, blandede sig i AF's eller KLM's fragtvirksomhed. For det fjerde har selskabet gjort gældende, at JCMC blot er et organ for koordinering af AF's og KLM's fragtvirksomhed, som kun griber ind hos disse, hvorfor det ikke kunne blande sig i AF's eller KLM's kommercielle politik.

252 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

253 Der skal indledningsvis sondres, alt efter om dette klagepunkt er rettet mod Kommissionens vurderinger vedrørende tilregnelsen af AF's praksis eller vurderingerne vedrørende tilregnelsen af KLM's praksis.

254 I det førstnævnte tilfælde er det, henset til formodningen for faktisk udøvelse af en afgørende indflydelse som følge af den kontrol, som sagsøgerens besiddelse af hele kapitalen i AF og af stemmerettighederne knyttet til aktierne i AF indebar, dette moderselskab, som i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt præmis 223 ovenfor, skal fremlægge tilstrækkelige beviser for, at dets datterselskab handlede selvstændigt på markedet, og herved afkræfte nævnte formodning.

255 I det andet tilfælde, hvor den pågældende formodning ikke finder anvendelse, skal sagsøgeren alene godtgøre, at Kommissionen ikke har ført tilstrækkeligt bevis for, at KLM ikke fastlagde sin adfærd på markedet selvstændigt.

256 I det foreliggende tilfælde skal det bemærkes, at sagsøgeren har rettet flere argumenter mod de oplysninger, som Kommissionen lagde til grund i det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse for at godtgøre udøvelsen en afgørende indflydelse på AF. Der skal imidlertid tages hensyn til disse argumenter for at afgøre, om det var med rette, at Kommissionen fandt, at sagsøgeren ikke havde afkræftet den pågældende formodning. Det skal nemlig bemærkes, at nævnte argumenter i det væsentlige er støttet på de samme faktiske omstændigheder som dem, sagsøgeren anførte for at afkræfte den pågældende formodning. Med hensyn til de faktiske forhold, der er anført til støtte for den argumentation, som er rettet mod disse oplysninger, men som sagsøgeren ikke har gentaget for at afkræfte denne formodning, skal Retten tage hensyn hertil som relevante forhold med henblik på vurderingen af, om AF fastlagde sin adfærd på markedet selvstændigt (jf. i denne retning dom af 16.6.2016, Evonik Degussa og AlzChem mod Kommissionen, C-155/14 P, EU:C:2016:446, præmis 33). Dette gælder bl.a. for udsagnet om, at sagsøgerens udvalg for strategisk ledelse ikke havde udstedt »bindende henstillinger«.

257 Det er i lyset af disse betragtninger, at nærværende klagepunkt skal undersøges.

258 For det første skal det indledningsvis bemærkes, at sagsøgerens påberåbelse af, at det er et holdingselskab, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at rejse tvivl om konstateringen af dets faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse på AF og KLM (jf. i denne retning dom af 24.3.2011, Legris Industries mod Kommissionen, T-376/06, ikke trykt i Sml., EU:T:2011:107, præmis 50 og 51, og af 14.7.2011, Arkema France mod Kommissionen, T-189/06, EU:T:2011:377, præmis 74). Når der er tale om en koncern, har et holdingselskab, som bl.a. koordinerer de økonomiske investeringer inden for koncernen, nemlig til formål at samle kapitalandelene i forskellige selskaber og til opgave at sikre ledelsesmæssig enhed, bl.a. ved hjælp af denne budgetmæssige kontrol (dom af 15.7.2015, HIT Groep mod Kommissionen, T-436/10, EU:T:2015:514, præmis 125).

259 Hvad angår sagsøgerens fastlæggelse af AF's og KLM's overordnede strategi og strategiens vide omfang, for så vidt som den i det væsentlige omfattede løftestængerne for udviklingen af koncernen, hvori sagsøgeren er holdingselskab, godtgør den langt fra, at der ikke foreligger en afgørende indflydelse, men underbygger tværtimod Kommissionens konstateringer i den anfægtede afgørelse.

260 Selv hvis det antages, som sagsøgeren har anført, at denne rolle ikke førte til, at selskabet blandede sig i AF's og KLM's operationelle og kommercielle aktiviteter, skal det bemærkes, at den afgørende indflydelse, som kan begrunde, at moderselskabet tilregnes ansvaret for datterselskabets overtrædelse, kun kan vedrøre dette datterselskabs kommercielle politik i snæver forstand (dom af 23.1.2014, Gigaset mod Kommissionen, T-395/09, ikke trykt i Sml., EU:T:2014:23, præmis 45), og

ikke nødvendigvis skal være knyttet til den daglige ledelse af dette (dom af 26.9.2013, The Dow Chemical Company mod Kommissionen, C-179/12 P, ikke trykt i Sml., EU:C:2013:605, præmis 64).

261 Det skal i øvrigt bemærkes, at sagsøgerens udsagn om, at selskabet ikke blandede sig i datterselskabernes operationelle og kommercielle aktiviteter, ikke underbygges af noget bevis, og det modsiges endvidere delvist af selskabets tidligere erklæringer afgivet i svaret af 29. juni 2007 på Kommissionens spørgeskema af 12. juni 2007, som blev fremsendt under undersøgelsen og er fremlagt som bilag til stævningen. Det fremgår af disse erklæringer, at »[sagsøgerens] bestyrelse […] greb ind […] i de store kommercielle retningslinjer om Air France-KLM-koncernens vigtigste funktioner«.

262 For det andet skal det med hensyn til argumentet om, at AF og KLM selvstændigt bestemte deres kommercielle politik, deres strategi, deres budget og deres adfærd i fragtsektoren, indledningsvis bemærkes, at sagsøgeren atter blot har fremsat udsagn. Sagsøgerens argumentation er i det væsentlige støttet på, at afdelingerne AF Cargo og KLM Cargo er selvstændige i forhold til de enheder, hvorunder de hører, henholdsvis AF og KLM, hvorfor argumentationen ikke godtgør, at AF og KLM var selvstændige i forhold til sagsøgeren. Endelig er de eksempler på områder, som sagsøgeren har nævnt, hvorpå AF Cargos og KLM Cargos angivelige selvstændighed blev udøvet – som eksempelvis på det operationelle plan gennemførelsen af logistiske operationer, der indgår i fragtvirksomheden, eller på det strategiske plan indførelsen og fastsættelsen af et tillæg – ikke i modstrid med den mere generelle strategiske styring, som sagsøgeren har anført selv at varetage. En fordeling af opgaverne er nemlig et normalt fænomen i en koncern (jf. i denne retning dom af 14.7.2011, Arkema France mod Kommissionen, T-189/06, EU:T:2011:377, præmis 76).

263 For det tredje vedrører det forhold, at sagsøgerens udvalg for strategisk ledelse afstod fra at stile »bindende henstillinger« til AF og KLM, de juridiske forbindelser, som forenede sagsøgeren og dennes datterselskaber. På denne baggrund skal det, selv om dette forhold påberåbes for at anfægte oplysningerne i bilaget til den anfægtede afgørelse, herefter undersøges, om det kan rejse tvivl om Kommissionens konstateringer om, at sagsøgerens datterselskaber ikke var selvstændige.

264 Det skal fastslås, at sagsøgeren ikke har fremlagt noget bevis, såsom rapporter eller referater fra møderne i udvalget for strategisk ledelse, til støtte for dette udsagn.

265 Det bemærkes desuden, at sagsøgeren ikke har bestridt, at udvalget for strategisk ledelse mødtes fra oprettelsen heraf i 2004 til afslutningen af overtrædelsesperioden. Det fremgår i øvrigt af sagsøgerens svar af 29. juni 2007 på Kommissionens spørgeskema af 12. juni 2007, at nævnte udvalg faktisk mødtes i denne periode, og at det »hovedsageligt […] [havde] grebet ind i [strategiske] spørgsmål«.

266 Henset til den rolle og de beføjelser, som udvalget for strategisk ledelse har, som det fremgår af de uddrag fra sagsøgerens årsberetninger for 2004/2005 og 2005/2006, der er vedlagt som bilag til selskabets svar af 29. juni 2007, forekommer det usandsynligt, at udvalgets beslutninger ikke netop tilsigtede at koordinere datterselskaberne AF's og KLM's strategi. Det fremgår nemlig af disse uddrag, at »[nævnte udvalgs] beslutninger udtrykker AF's og KLM's fælles holdning for alle væsentlige strategiske beslutninger på de kommercielle, finansielle, tekniske og operationelle områder […]«.

267 Hvad specifikt angår de »bindende henstillinger« præciseres det, at »[udvalget for strategisk ledelse] udsteder ufravigelige henstillinger om ovennævnte emner til [AF's] bestyrelse, KLM's administrerende direktør og tilsynsorgan«, og at »KLM's administrerende direktør, [AF's] bestyrelsesformand og formænd og administratorer eller nøgleansatte i de kombinerede enheder eller i givet fald i deres datterselskaber […] ikke [kan] træffe eller iværksætte afgørelser, der henhører under kompetencen for [udvalget for strategisk ledelse], medmindre udvalget på forhånd har afgivet en ufravigelig henstilling«. Det fremgår heraf, at AF's og KLM's indgreb på et vist antal områder, der indgik i deres virksomhed, var betinget af, at sagsøgerens udvalg for strategisk ledelse vedtog bindende (eller ufravigelige) henstillinger. I det foreliggende tilfælde har sagsøgeren ikke fremlagt noget bevis eller noget kontekstuelt element, som kan informere Retten om, hvorvidt nævnte udvalg eventuelt havde givet afkald på sine særlige rettigheder.

268 Henset til det ovenstående skal det fastslås, at sagsøgeren ikke har kunnet afkræfte den formodning, som er udledt af den kontrol, som selskabets besiddelse af hele kapitalen i AF og af de stemmerettigheder, der er knyttet til aktierne i AF, indebærer, hvorefter det faktisk udøvede en afgørende indflydelse på AF i perioden fra den 15. september 2004 til den 14. februar 2006.

269 Hvad angår Kommissionens konstatering om, at sagsøgeren faktisk havde udøvet en afgørende indflydelse på KLM, fremgår det ikke af den undersøgelse, der er foretaget i præmis 258-267 ovenfor, af sagsøgerens første række argumenter til støtte for nærværende klagepunkt, at Kommissionens vurdering er behæftet med en fejl.

270 Der skal herefter foretages en vurdering af sagsøgerens argumenter om oplysningerne i det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse vedrørende selskabets forbindelser med KLM, idet argumenterne om AF skal forkastes som uvirksomme, eftersom sagsøgeren ikke har godtgjort, at Kommissionen begik en fejl ved at støtte sig på den pågældende formodning.

271 For det første skal der med hensyn til sagsøgerens udsagn om, at udvalget for strategisk ledelse ikke har vedtaget nogen »bindende henstilling«, henvises til de bemærkninger, der fremgår af præmis 263-267 ovenfor. I den anfægtede afgørelse støttede Kommissionen sig i øvrigt på nævnte udvalgs beføjelser til at vedtage sådanne henstillinger (jf. præmis 233 ovenfor), hvilke beføjelser sagsøgeren ikke har bestridt. Sagsøgerens mulighed for således at fastlægge sit datterselskabs strategi vidner i sig selv om, at der foreligger en ledelsesbeføjelse, som kan rejse tvivl om, at datterselskabet udviser en selvstændig adfærd.

272 For det andet skal sagsøgerens argument om, at der ikke var et »hierarkisk afhængighedsforhold« mellem selskabet, gennem dets bestyrelse og dets udvalg for strategisk ledelse, og KLM, forkastes af de samme grunde som dem, der er anført i præmis 262 ovenfor.

273 For det tredje kan sagsøgeren ikke med føje gøre gældende, at ingen medlemmer af selskabets ledelse, der omtales i det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse, som havde haft pladser i AF's og KLM's ledelse i den pågældende periode, blandede sig i fragtvirksomheden. I denne henseende har sagsøgeren nemlig støttet sig på den omstændighed, at alle beslutninger om fragtvirksomheden inden for KLM var betroet afdelingen KLM Cargo eller JCMC.

274 Dette argument skal forkastes af de samme grunde som dem, der er anført i præmis 262 ovenfor.

275 Det skal i øvrigt bemærkes, at sagsøgeren uden beviser til støtte herfor blot har anført, at de medlemmer, for hvilke der var et sammenfald af ledende funktioner eller bemyndigelser i sagsøgerens selskabsorganer eller KLM's selskabsorganer, ikke blandede sig i fragtvirksomheden.

Ud over at dette udsagn ikke er underbygget, kan det heller ikke som sådan afkræfte, at disse overlapninger findes, eftersom det følger af fast retspraksis, at omfanget af et moderselskabs deltagelse i driften af dets datterselskab kan dokumenteres ved at redegøre for det antal personer, der har ledende stillinger i datterselskabet, og som samtidig varetager ledende stillinger i moderselskabet (jf. dom af 9.9.2015, Toshiba mod Kommissionen, T-104/13, EU:T:2015:610, præmis 100 og den deri nævnte retspraksis).

276 For det fjerde har sagsøgeren med urette gjort gældende, at JCMC kun var et organ for koordinering af AF's og KLM's fragtvirksomhed, som greb ind hos disse, hvorfor det ikke kunne anvendes til at blande sig i deres respektive kommercielle politik.

277 I det fortrolige bilag til den anfægtede afgørelse anførte Kommissionen i denne henseende, at [*fortroligt*] (jf. præmis 233 ovenfor). Som sagsøgeren med føje har anført, omtales i oplysningerne i sagsakterne, og navnlig selskabets svar af 29. juni 2007 på Kommissionens spørgeskema af 12. juni 2007, en samlet struktur, som er oprettet af fragtafdelingerne i datterselskaberne AF og KLM. Det fremgår ikke heraf, at denne struktur blev oprettet inden for sagsøgeren, eller at den på nogen anden måde var udtryk for den afgørende indflydelse, som sidstnævnte udøvede på sine datterselskaber.

278 Det fremgår ikke desto mindre heraf, at de andre grunde, der ikke gyldigt kan kritiseres, som Kommissionen fremførte til støtte for at tilregne sagsøgeren KLM's praksis fra den 5. maj 2004 – dvs. for det første besiddelsen af 97,5% af kapitalen og 49% af stemmerettighederne i KLM, for det andet sagsøgerens beføjelser til ledelse, vejledning og kontrol over KLM's aktiviteter gennem sin bestyrelse og sit udvalg for strategisk ledelse og for det tredje det forhold, at der i KLM's ledelse var flere personer, som havde ledende funktioner eller selskabsfuldmagter hos sagsøgeren – er tilstrækkelige til at godtgøre sagsøgerens faktiske udøvelse af en afgørende indflydelse på KLM.

279 På baggrund af det ovenstående skal nærværende klagepunkt forkastes.

4) Det fjerde klagepunkt om en tilsidesættelse af princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner

280 Sagsøgeren har gjort gældende, at tilregnelsen af AF's praksis fra den 15. september 2004 og af KLM's praksis fra den 5. maj 2004 er i strid med princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner.

281 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

282 Det skal bemærkes, at i henhold til princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner, som gælder i enhver administrativ procedure, der kan føre til sanktioner i henhold til Unionens konkurrenceregler, må en virksomhed kun pålægges sanktioner for omstændigheder, som den individuelt kritiseres for (jf. i denne retning dom af 13.12.2001, Krupp Thyssen Stainless og Acciai speciali Terni mod Kommissionen, T-45/98 og T-47/98, EU:T:2001:288, præmis 63, af 3.3.2011, Siemens og VA Tech Transmission & Distribution mod Kommissionen, T-122/07 – T-124/07, EU:T:2011:70, præmis 122, og af 11.7.2014, RWE og RWE Dea mod Kommissionen, T-543/08, EU:T:2014:627, præmis 68).

283 Dette princip skal dog forliges med virksomhedsbegrebet og den retspraksis, hvorefter den omstændighed, at moderselskabet og dets datterselskab udgør én enkelt virksomhed som omhandlet i artikel 101 TEUF, bemyndiger Kommissionen til at stile den afgørelse, hvorved der

pålægges bøder, til moderselskabet for en koncern (jf. i denne retning dom af 3.3.2011, Siemens og VA Tech Transmission & Distribution mod Kommissionen, T-122/07 – T-124/07, EU:T:2011:70, præmis 122, og af 11.7.2014, RWE og RWE Dea mod Kommissionen, T-543/08, EU:T:2014:627, præmis 69). Selv om moderselskabet således ikke deltager direkte i overtrædelsen, udøver det i en sådan situation en afgørende indflydelse på det eller de datterselskaber, som har deltaget i overtrædelsen. Det følger heraf, at moderselskabets ansvar i denne sammenhæng ikke kan anses for at være et objektivt ansvar (jf. i denne retning dom af 10.9.2009, Akzo Nobel m.fl. mod Kommissionen, C-97/08 P, EU:C:2009:536, præmis 77).

284 Under en sådan omstændighed pålægges moderselskabet en sanktion for en overtrædelse, som det anses for selv at have begået (jf. i denne retning dom af 10.9.2009, Akzo Nobel m.fl. mod Kommissionen, C-97/08 P, EU:C:2009:536, præmis 77, af 17.5.2011, Elf Aquitaine mod Kommissionen, T-299/08, EU:T:2011:217, præmis 180, og af 27.6.2012, Bolloré mod Kommissionen, T-372/10, EU:T:2012:325, præmis 52).

285 I det foreliggende tilfælde er det, for så vidt som sagsøgeren har støttet nærværende klagepunkt på den manglende udøvelse af en afgørende indflydelse på AF og KLM, uden at selskabet har anført oplysninger, som ikke allerede var fremlagt inden for rammerne af det foregående klagepunkt, tilstrækkeligt at fastslå, at det fremgår af undersøgelsen af det første anbringendes første og tredje klagepunkt, at Kommissionen i tilstrækkelig grad godtgjorde, at sagsøgeren udøvede en sådan indflydelse på sine datterselskaber i de pågældende perioder. Det følger heraf, at nærværende klagepunkt er støttet på en urigtig forudsætning.

286 Eftersom sagsøgerens tilregnelse af AF's praksis fra den 15. september 2004 og af KLM's praksis fra den 5. maj 2004 ikke er behæftet med fejl, og henset til den retspraksis, der er nævnt i præmis 282 og 283 ovenfor, kan denne tilregnelse ikke være i strid med princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner.

287 Nærværende klagepunkt skal derfor forkastes.

288 Dermed skal det første anbringendes første led forkastes i det hele.

b) Andet led om, at sagsøgeren ulovligt er blevet tilregnet det tidligere selskab Air Frances adfærd fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004

289 Dette led, hvormed sagsøgeren har gjort gældende, at Kommissionen begik flere ulovligheder ved at tilregne selskabet det tidligere selskab Air Frances praksis fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004, hvilket Kommissionen har bestridt, består af tre klagepunkter. Det første klagepunkt vedrører en tilsidesættelse af begrundelsespligten, det andet vedrører fejl ved at tilregne sagsøgeren nævnte praksis for den pågældende periode, og det tredje vedrører en tilsidesættelse af princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner.

290 Det skal indledningsvis bemærkes, at Kommissionen i den anfægtede afgørelse gik frem i tre trin. I det første trin tilregnede Kommissionen i 1080. betragtning til denne afgørelse sagsøgeren i egenskab af »efterfølger« det tidligere selskab Air Frances handlinger i perioden fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004. I denne henseende støttede Kommissionen sig på den konstatering, at det tidligere selskab Air France pr. 15. september 2004 var »blevet« til sagsøgeren efter en omdannelse til holdingselskab og en ændring af selskabets navn og formål, som det præciseres i 22. betragtning til den anfægtede afgørelse.

291 I det andet trin lagde Kommissionen med hensyn til perioden fra den 15. september 2004 til den 14. februar 2006 i 1083. og 1084. betragtning til den anfægtede afgørelse til grund, at sagsøgeren havde udøvet en afgørende indflydelse på AF.

292 I det tredje trin udledte Kommissionen i 1085. betragtning til den anfægtede afgørelse af de oplysninger, som er anført i præmis 290 og 291 ovenfor, at sagsøgeren og AF skulle holdes solidarisk ansvarlige for betalingen af bøden som følge af deres deltagelse i overtrædelsen fra den 7. december 1999 til den 14. februar 2006.

293 Som Kommissionen i det væsentlige har bekræftet i retsmødet, er denne omtale af sagsøgerens deltagelse i den samlede og vedvarende overtrædelse støttet på konstateringen om, at den juridiske person, der var direkte involveret i den samlede og vedvarende overtrædelse indtil den 15. september 2004, og sagsøgeren er én og samme juridiske person, idet alene deres selskabsnavn og -formål, som i mellemtiden var blevet ændret, er forskellige (jf. præmis 244 og 290 ovenfor).

1) Det første klagepunkt om en tilsidesættelse af begrundelsespligten

294 Sagsøgeren har gjort gældende, at den anfægtede afgørelse ikke indeholder en tilstrækkelig begrundelse for, at selskabet er blevet tilregnet det tidligere selskab Air Frances praksis fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004. Sagsøgeren har kritiseret 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse, som ikke gør det muligt at forstå den status, som selskabet er blevet tillagt i forhold til det tidligere selskab Air France for nævnte periode, og navnlig at få kendskab til, om det anses for dette tidligere selskabs økonomiske efterfølger eller juridiske efterfølger eller begge dele.

295 Den franske udgave af 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse er blevet ændret i forhold til afgørelsen af 9. november 2010. Sagsøgeren har fremhævet, at mens det fremgik af 1056. betragtning til denne afgørelse, at sagsøgeren og AF var henholdsvis den økonomiske og juridiske efterfølger til det tidligere selskab Air France, som dette fandtes den 15. september 2004, anvendes i 1080. betragtning til nævnte afgørelse ikke længere adverbiet »henholdsvis«. Denne ændring skyldes den fejl, som Kommissionen anerkendte for Retten i den sag, der gav anledning til dom af 16. december 2015, Air France-KLM mod Kommissionen (T-62/11, ikke trykt i Sml., EU:T:2015:996). Sagsøgeren har ligeledes anført, at der imidlertid ikke er foretaget en tilsvarende ændring i den nederlandske og engelske udgave af samme afgørelse, i medfør af hvilke det i sidstnævnte betragtning ikke er sagsøgeren, men AF, der udpeges som den økonomiske efterfølger til det tidligere selskab Air France.

296 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

297 Det skal i denne henseende bemærkes, at begrundelsen skal tilpasses karakteren af den pågældende retsakt og klart og utvetydigt angive de betragtninger, som den institution, der har udstedt den anfægtede retsakt, har lagt til grund, således at de berørte parter kan få kendskab til grundlaget for den trufne foranstaltning, og således at den kompetente ret kan udøve sin prøvelsesret (jf. i denne retning dom af 29.9.2011, Elf Aquitaine mod Kommissionen, C-521/09 P, EU:C:2011:620, præmis 147).

298 Overholdelsen af begrundelsespligten skal fastlægges i lyset af den konkrete sags omstændigheder, navnlig indholdet af retsakten, arten af de anførte grunde samt den interesse, som retsaktens adressater samt andre, der må anses for berørt af denne som omhandlet i artikel 263, stk. 4,

TEUF, kan have i begrundelsen. Det kræves ikke, at begrundelsen angiver alle de forskellige relevante faktiske og retlige momenter, da spørgsmålet, om en afgørelses begrundelse opfylder kravene efter artikel 296 TEUF og chartrets artikel 41, stk. 2, litra c), ikke blot skal vurderes i forhold til ordlyden, men ligeledes i forhold til den sammenhæng, hvori den indgår, samt under hensyn til alle de retsregler, som gælder på det pågældende område (dom af 29.9.2011, Elf Aquitaine mod Kommissionen, C-521/09 P, EU:C:2011:620, præmis 150, og af 13.12.2016, Printeos m.fl. mod Kommissionen, T-95/15, EU:T:2016:722, præmis 45).

299 Som anført i præmis 245-247 ovenfor fremgår det af 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse, at Kommissionen med henblik på at tilregne sagsøgeren det tidligere selskab Air Frances praksis for den pågældende periode støttede sig på den omstændighed, at sagsøgeren opstod ved omdannelsen af det tidligere selskab til et holdingselskab.

300 Herved angav Kommissionen klart og utvetydigt grundene til, at den tilregnede sagsøgeren denne praksis, således at dette selskab kunne få kendskab til grundlaget for den trufne foranstaltning, og således at Retten kan udøve sin prøvelsesret.

301 Ingen af sagsøgerens argumenter kan rejse tvivl om denne konklusion.

302 Selv om det ganske vist fremgår af 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse, som sagsøgeren har anført, at sagsøgeren »og [AF] er […] de økonomiske og juridiske efterfølgere til det tidligere [s]elskab Air France, som det fandtes den 15. september 2004«, kan denne henvisning imidlertid ikke forstås isoleret set.

303 Det skal nemlig fastslås, at i 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse vedrører de konstateringer, som går umiddelbart forud for den pågældende henvisning, og som er fremsat til støtte herfor, henholdsvis den retlige kontinuitet mellem det tidligere selskab Air France og sagsøgeren og den økonomiske kontinuitet mellem det tidligere selskab Air France og AF. På samme måde er denne henvisning affattet således i den engelske og den nederlandske sprogversion af nævnte afgørelse: »[Sagsøgeren] og [AF] er således henholdsvis juridisk og økonomisk efterfølger til det tidligere [s]elskab Air France.« Det følger heraf, at denne henvisning dels skal anses for at skyldes en simpel skrivefejl, dels skal fortolkes således, at sagsøgeren alene tilregnes ansvaret i medfør af den retlige kontinuitet, der er konstateret i forhold til det tidligere selskab Air France, hvilket Kommissionen i øvrigt var enig i i retsmødet.

2) Det andet klagepunkt om fejl ved at tilregne sagsøgeren det tidligere selskab Air Frances praksis for perioden fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004

304 Sagsøgeren har gjort gældende, at Kommissionen for perioden forud for selskabets oprettelse, dvs. fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004, med urette tilregnede sagsøgeren det tidligere selskab Air Frances praksis, uanset om 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse fortolkes således, at sagsøgeren er den »økonomiske efterfølger« til nævnte selskab eller dets juridiske efterfølger, eller begge dele, ligesom AF.

305 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

306 Det skal bemærkes, at sagsøgeren i stævningen har omtalt tre scenarier, hvori selskabet ville blive tilregnet det tidligere selskab Air Frances praksis for perioden fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004. For det første drejer det sig om det scenarium, hvor sagsøgeren er det tidligere selskabs økonomiske efterfølger, for det andet det scenarium, hvor det er sidstnævntes

juridiske efterfølger, og for det tredje det scenarium, hvor det er dets økonomiske og juridiske efterfølger. Hvad angår retlig succession har sagsøgeren blot henvist til den retspraksis, som er anført inden for rammerne af nærværende anbringendes første led. Denne angivelse dækker generelt betingelserne for at tilregne et moderselskab datterselskabets konkurrencebegrænsende handlinger inden erhvervelsen af sidstnævnte selskab.

307 Sagsøgeren har ikke forklaret, hvordan den anførte retspraksis kan udelukke, at selskabet tilregnes det tidligere selskab Air Frances praksis. De situationer, der er omfattet af denne retspraksis, adskiller sig endvidere fra situationerne i det foreliggende tilfælde. Sagsøgeren erhvervede nemlig ikke det tidligere selskab Air France, men sidstnævntes selskabsnavn og -formål blev ændret, hvilket sikrede den retlige kontinuitet i det tidligere selskab Air Frances rettigheder og forpligtelser med hensyn til virksomheden fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004.

308 I retsmødet har sagsøgeren tilføjet, at såfremt AF's ansvar for det tidligere selskab Air Frances konkurrencebegrænsende handlinger støttes på en økonomisk kontinuitet mellem disse selskaber, umuliggøres »ansvarsfordelingen« med sagsøgeren. Kommissionen kunne således ikke beslutte at overføre ansvaret for det tidligere selskab Air Frances handlinger til AF og samtidig tilregne sagsøgeren disse handlinger.

309 Det skal i denne henseende bemærkes, at det som udgangspunkt er den fysiske eller juridiske person, der ledte den pågældende virksomhed på det tidspunkt, hvor overtrædelsen blev begået, der er ansvarlig for overtrædelsen, selv om det på tidspunktet for vedtagelsen af den afgørelse, hvorved overtrædelsen blev fastslået, var en anden person, der havde ansvaret for virksomhedens drift (dom af 16.11.2000, Cascades mod Kommissionen, C-279/98 P, EU:C:2000:626, præmis 78).

310 Den omstændighed, at visse karakteristika ved den juridiske person, der ledte den pågældende virksomhed, da overtrædelsen fandt sted, er blevet ændret, herunder selskabsnavnet, rejser ikke tvivl om kontinuiteten i dens juridiske eksistens (jf. i denne retning dom af 16.11.2000, SCA Holding mod Kommissionen, C-297/98 P, EU:C:2000:633, præmis 28 og 29).

311 I det foreliggende tilfælde fremgår det af 22. og 1080. betragtning til den anfægtede afgørelse – som ubestridt – at den juridiske person, der var involveret i den samlede og vedvarende overtrædelse inden den 15. september 2004, fortsat eksisterede efter denne dato efter en ændring af selskabsnavnet og -formålet. Det tidligere selskab Air France, som var en operationel juridisk enhed, var således »blevet« til sagsøgeren, der er holdingselskab i Air France-KLM-koncernen.

312 Det følger heraf, at det, henset til den retspraksis, der er nævnt i præmis 309 og 310 ovenfor, ikke kan foreholdes Kommissionen, at den anvendte kriteriet om retlig kontinuitet for at tilregne sagsøgeren ansvaret for det tidligere selskab Air Frances handlinger fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004.

313 Hvad angår den omstændighed, at AF som økonomisk efterfølger ligeledes tilregnes disse handlinger, skal det bemærkes, at en afgørelse, der vedtages på konkurrenceområdet i forhold til flere virksomheder, selv om den er affattet og offentliggjort i form af én enkelt afgørelse, skal forstås som en samling af individuelle afgørelser, der i forhold til hver af de virksomheder, som er adressater herfor, fastslår den eller de overtrædelser, som lægges til grund over for virksomheden og i givet fald pålægger den en bøde (dom af 15.10.2002, Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl. mod Kommissionen, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P – C-252/99 P og C-254/99 P, EU:C:2002:582, præmis 100). Såfremt en af adressaterne for en afgørelse beslutter at anlægge et annullationssøgsmål, forelægges Unionens retsinstanser således kun de forhold i

afgørelsen, som vedrører denne adressat, mens forholdene vedrørende andre adressater i princippet ikke er omfattet af genstanden for den sag, som Unionens retsinstanser skal behandle (dom af 11.7.2013, Team Relocations m.fl. mod Kommissionen, C-444/11 P, ikke trykt i Sml., EU:C:2013:464, præmis 66), medmindre der er tale om et tilfælde, hvor moderselskabets ansvar er fuldstændig afledt af datterselskabets ansvar (jf. i denne retning dom af 22.1.2013, Kommissionen mod Tomkins, C-286/11 P, EU:C:2013:29, præmis 43 og 49).

314 Eftersom sagsøgerens ansvar for det tidligere selskab Air Frances handlinger ikke er afledt af datterselskabet AF's handlinger, følger heraf, at sagsøgeren ikke inden for rammerne af nærværende søgsmål kan foreholde Kommissionen, at den tilregnede nævnte datterselskab det tidligere selskab Air Frances handlinger fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004.

315 Henset til det ovenstående skal det andet klagepunkt forkastes.

3) Det tredje klagepunkt om en tilsidesættelse af princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner

316 Sagsøgeren har gjort gældende, at det forhold, at selskabet er blevet tilregnet det tidligere selskab Air Frances praksis fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004, er i strid med princippet om personligt ansvar og princippet om individuelle straffe og sanktioner. Selskabet har anført, at det ikke fandtes i denne periode, og at det ikke er det tidligere selskab Air Frances økonomiske efterfølger.

317 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

318 Det skal i denne forbindelse fastslås, at sagsøgerens argumentation er støttet på den urigtige forudsætning om, at selskabet »ikke fandtes« på tidspunktet for det tidligere selskab Air Frances handlinger. Som det er anført i præmis 293 og 311 ovenfor, er det tidligere selskab Air France og sagsøgeren nemlig én og samme juridiske person, som blev oprettet inden det tidligere selskab Air Frances handlinger fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004.

319 Henset til det ovenstående skal det tredje klagepunkt forkastes, og følgelig skal det andet led forkastes i sin helhed.

320 Det klagepunkt, der er fremsat indledningsvis inden for rammerne af nærværende anbringende, skal ligeledes forkastes, for så vidt som det vedrører sagsøgerens manglende deltagelse i den samlede og vedvarende overtrædelse. Det fremgår nemlig af undersøgelsen af nærværende led, at sagsøgerens ansvar for det tidligere selskab Air Frances handlinger fra den 7. december 1999 til den 15. september 2004 ikke er et afledt ansvar. Nærværende anbringende skal derfor forkastes.

2. Det andet anbringende om tilsidesættelse af 2002-samarbejdsmeddelelsen samt af ligebehandlingsprincippet, princippet om forbud mod forskelsbehandling og princippet om beskyttelse af den berettigede forventning

321 Sagsøgeren har gjort gældende, at de beviser, som Lufthansa fremlagde i forbindelse med sin ansøgning om bødefritagelse, skal afvises og fjernes fra sagsakterne. Lufthansa var nemlig ikke berettiget til en bødefritagelse, eftersom dette selskab ikke bragte sin deltagelse i den samlede og vedvarende overtrædelse til ophør efter indgivelsen af ansøgningen om bødefritagelse og dermed tilsidesatte de betingelser, der er omhandlet i 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 11, litra b).

322 Uden de pågældende beviser kunne Kommissionen ikke have indledt undersøgelsen, hvilket den anerkendte i 1302. betragtning til den anfægtede afgørelse. Disse beviser er endvidere grundlaget for denne afgørelse, som det fremhæves i 1250. betragtning hertil. Såfremt disse beviser fjernes fra sagsakterne, bør det således føre til, at nævnte afgørelse annulleres i sin helhed.

323 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation. For det første har Kommissionen gjort gældende, at nærværende anbringende er uvirksomt, for så vidt som ophævelsen af Lufthansas bødefritagelse ikke bevirker, at de dokumenter, som dette selskab fremlagde i forbindelse med ansøgningen om bødefritagelse, skal afvises. For det andet har Kommissionen gjort gældende, at Lufthansa var blevet bevidst om, at en eventuel udbredelse af nævnte ansøgning blev anset for at kunne have en negativ indvirkning på afviklingen af undersøgelsen og på Kommissionens evne til at efterforske og forfølge det omtvistede kartel. Opretholdelsen af kontakterne mellem Lufthansa og de andre anklagede transportvirksomheder skete i øvrigt ligeledes efter anmodning fra et tredjelands konkurrencemyndighed.

324 Sagsøgeren har hertil anført, at nærværende anbringende ikke er uvirksomt, og at de argumenter, som Kommissionen har fremført for Retten vedrørende de særlige omstændigheder, der begrundede, at Lufthansa fortsatte overtrædelsen efter indgivelsen af ansøgningen om bødefritagelse, skal afvises, idet de ikke fremgår af den anfægtede afgørelse. Efter sagsøgerens opfattelse udgør sådanne argumenter en »tilsidesættelse af retten til forsvar, idet den processuelle ligestilling brydes«, for så vidt som argumenterne er blevet skjult for sagsøgeren.

325 Sagsøgeren har følgelig anmodet Retten om at pålægge Kommissionen at fremlægge »detaljerede beviser« for de nye elementer, som blev fremlagt i svarskriftet, således at selskabet kan få fuldstændigt kendskab til de omstændigheder, hvorunder Kommissionen og et tredjelands konkurrencemyndighed tilskyndede Lufthansa til at fortsætte overtrædelsen efter den 7. december 2005.

326 Det skal bemærkes, at sagsøgerens argumentation fuldt ud er støttet på forudsætningen om, at den manglende overholdelse af de betingelser, der er fastsat i 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 11, litra b), kan bevirke, at beviser, der fremlægges i forbindelse med en ansøgning om bødefritagelse, afvises.

327 Denne argumentation er støttet på dom af 12. december 2012, Almamet mod Kommissionen (T-410/09, ikke trykt i Sml., EU:T:2012:676, præmis 39 og 40), og af 16. juni 2015, FSL m.fl. mod Kommissionen (T-655/11, EU:T:2015:383, præmis 44, 46 og 80), hvoraf fremgår, at det er uforeneligt med EU-retten at anvende beviser, der er indsamlet i klar modstrid med den procedure, som gælder for tilvejebringelse af beviserne, og som skal beskytte de pågældendes grundlæggende rettigheder.

328 Det skal imidlertid bemærkes, at betingelserne for at indrømme bødefritagelse ikke er proceduremæssige regler vedrørende tilvejebringelse af beviser. De vedrører nemlig de bevæggrunde, som får et vidne til at beslutte at samarbejde med myndighederne, og har ikke i sig selv indvirkning på, om beviserne er indsamlet lovligt, og om de kan anvendes i sagen (jf. i denne retning generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse FSL m.fl. mod Kommissionen, C-469/15 P, EU:C:2016:884, punkt 76 og 77).

329 For så vidt som sagsøgeren med sin argumentation har gjort gældende, at det ville være i strid med visse grundlæggende garantier eller væsentlige formforskrifter, som i øvrigt ikke er præciseret i selskabets processkrifter, at anvende sådanne beviser, skal det endvidere bemærkes, at det følger af

retspraksis, at en virksomhed, der beslutter at indgive en erklæring med henblik på opnåelse af en bødenedsættelse, er bevidst om den omstændighed, at den kun vil blive indrømmet en nedsættelse, hvis det er Kommissionens opfattelse, at de betingelser for en nedsættelse, som er fastsat i meddelelsen, er opfyldt, idet erklæringen under alle omstændigheder vil være en del af sagsakterne og vil kunne påberåbes som bevis (dom af 12.12.2012, Novácke chemické závody mod Kommissionen, T-352/09, EU:T:2012:673, præmis 111).

330 For at nå til denne konklusion støttede Retten sig ganske vist på punkt 31 i Kommissionens meddelelse om bødefritagelse eller bødenedsættelse i kartelsager (EUT 2006, C 298, s. 17, »herefter 2006-samarbejdsmeddelelsen«), som erstattede 2002-samarbejdsmeddelelsen, hvori bestemmes, at »[e]nhver erklæring, der er afgivet til Kommissionen i relation til denne meddelelse, indgår i Kommissionens sagsakter og kan benyttes som bevismateriale«.

331 Det fremgår imidlertid af 2006-samarbejdsmeddelelsens punkt 37, at nævnte meddelelses punkt 31 fra meddelelsens ikrafttræden finder anvendelse på alle igangværende ansøgninger om bødefritagelse (jf. i denne retning dom af 12.12.2012, Novácke chemické závody mod Kommissionen, T-352/09, EU:T:2012:673, præmis 27 og 111). Dette er tilfældet med den ansøgning, som Lufthansa indgav til Kommissionen den 7. december 2005. Denne ansøgning var nemlig fortsat igangværende, da den pågældende meddelelse trådte i kraft den 8. december 2006.

332 Det følger i øvrigt af 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 33, at »[e]nhver skriftlig erklæring, der er afgivet til Kommissionen i relation til denne meddelelse, indgår i Kommissionens sagsakter«. Kommissionen kan således anvende en sådan erklæring som bevis. Ordlyden af 2006-samarbejdsmeddelelsens punkt 31 præciserer følgelig blot de konsekvenser, der nødvendigvis følger af, at nævnte erklæring bevares i sagsakterne.

333 I modsætning til, hvad sagsøgeren har gjort gældende, er der endvidere intet til hinder for, at de konklusioner, som Retten nåede til i dom af 12. december 2012, Novácke chemické závody mod Kommissionen (T-352/09, EU:T:2012:673), med hensyn til erklæringer, som er afgivet af en ansøger om bødefritagelse, udvides til alle beviser, som en virksomhed har fremlagt med henblik på at opnå bødefritagelse.

334 I dom af 12. december 2012, Novácke chemické závody mod Kommissionen (T-352/09, EU:T:2012:673), støttede Retten sig således i det væsentlige på frivilligheden i samarbejdet leveret af den virksomhed, der ønskede at opnå bødenedsættelse, samt på ordlyden af den samarbejdsmeddelelse, der fandt anvendelse på de omhandlede faktiske omstændigheder, for at konkludere, at erklæringen fra en ansøger om bødefritagelse kunne påberåbes som bevis, uanset om ansøgningen om bødefritagelse blev taget til følge.

335 For det første blev de beviser, som Lufthansa fremlagde i det foreliggende tilfælde, i lighed med erklæringen fra ansøgeren om bødefritagelse i den sag, der gav anledning til dom af 12. december 2012, Novácke chemické závody mod Kommissionen (T-352/09, EU:T:2012:673), fremlagt frivilligt.

336 For det andet indeholder hverken 2002- eller 2006-samarbejdsmeddelelsen bestemmelser, som for virksomheder, der ønsker at samarbejde med Kommissionen, kan skabe forventninger om anvendelsen af de beviser, som disse virksomheder fremlægger, hvilke virksomheder, selv om de er indrømmet en betinget bødefritagelse (i henhold til 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 15 eller 2006-samarbejdsmeddelelsens punkt 18), muligvis ikke opfylder betingelserne for at blive indrømmet en endelig bødefritagelse (i henhold til 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 19 eller

2006-samarbejdsmeddelelsens punkt 22). Denne situation er i modstrid med præciseringerne i nævnte meddelelser om anvendelsen af de oplysninger, der fremlægges til støtte for en ansøgning, hvorom Kommissionen udelukker, at den opfylder betingelserne for indrømmelse af en betinget bødefritagelse. I et sådant tilfælde kan virksomheden nemlig trække det fremlagte materiale tilbage (jf. 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 17 og 2006-samarbejdsmeddelelsens punkt 20).

337 Hertil kommer, at såfremt beviser, som en virksomhed har fremlagt – og det viser sig, at virksomheden, selv om den er berettiget til bødefritagelse på tidspunktet for indgivelsen af sin ansøgning herom, ikke opfylder betingelserne for en endelig indrømmelse heraf på tidspunktet for vedtagelsen af den afgørelse, hvorved overtrædelsen konstateres – automatisk fjernedes fra sagsakterne, ville dette endvidere skade samarbejdsprocedurens effektive virkning. Kommissionen ville nemlig blive frataget beviser, der hypotetisk er væsentlige for at fastlægge den pågældende overtrædelse og virksomhedernes deltagelse heri på et tidspunkt, hvor muligheden for at afhjælpe denne mangel med yderligere efterforskningshandlinger mindskes betydeligt, navnlig som følge af risikoen for, at beviserne forsvinder. Der ville endvidere være en risiko for, at procedurens vellykkede udfald ville blive overladt til viljen hos ansøgeren om bødefritagelse, mens Kommissionen ville blive hindret i en effektiv kontrol af overholdelsen af betingelserne for indrømmelse af bødefritagelse, idet truslen om den manglende indrømmelse heraf, henset til de hertil knyttede konsekvenser, ville miste troværdigheden.

338 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det fastslås, at Lufthansas manglende opfyldelse af den betingelse, der er nævnt i 2002-samarbejdsmeddelelsens punkt 11, litra b), såfremt den antages at foreligge, ikke kan fratage Kommissionen muligheden for at anvende de beviser, der er meddelt som led i dette selskabs ansøgning om bødefritagelse.

[*udelades*]

3. Det ottende anbringende om tilsidesættelse af proportionalitetsprincippet i forbindelse med beregningen af varigheden af AF's deltagelse i den samlede og vedvarende overtrædelse

498 Sagsøgeren har gjort gældende, at Kommissionen anlagde åbenbart urigtige skøn og tilsidesatte proportionalitetsprincippet, idet den lagde til grund, at AF deltog i den samlede og vedvarende overtrædelse uafbrudt fra den 7. december 1999 til den 14. februar 2006. Efter sagsøgerens opfattelse rådede Kommissionen, bortset fra kontakten mellem AF og Japan Airlines den 7. december 1999, der er nævnt i 136. betragtning til den anfægtede afgørelse, kun over tilstrækkelige beviser i forhold til sagsøgeren for perioden fra den 19. januar 2001 til den 19. oktober 2005.

499 De kontakter, som Kommissionen støttede sig på for at lægge til grund, at AF deltog i samordningen af brændstoftillægget fra den 7. december 1999 til den 19. januar 2001 og efter den 19. oktober 2005, kan nemlig ikke kvalificeres som konkurrencebegrænsende, eftersom de vedrørte udveksling af offentlige oplysninger (137., 140.-142., 554., 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse), som blev gennemført uden for EØS (146., 152. og 182. betragtning til nævnte afgørelse), eller hvis konkurrencebegrænsende karakter Kommissionen ikke har påvist (530. og 556. betragtning til denne afgørelse).

500 Kommissionen har endvidere ikke fremlagt gyldigt bevis for, at AF deltog i bestanddelene i den samlede og vedvarende overtrædelse vedrørende sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner i perioderne efter henholdsvis den 19. oktober 2005 og den 14. oktober 2005.

501 I replikken har sagsøgeren tilføjet, at Kommissionen ikke kan pålægge selskabet at føre bevis for, at det offentligt tog afstand fra det omtvistede kartel efter den 19. oktober 2005. Ifølge sagsøgeren skal Kommissionen godtgøre, at selskabet deltog i nævnte overtrædelse efter denne dato.

502 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.

503 I første række skal der foretages en undersøgelse af de kontakter, som ifølge sagsøgeren vedrørte udvekslinger af offentlige oplysninger (137., 140.-142., 554., 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse), i anden række af de kontakter, som ifølge sagsøgeren blev gennemført uden for EØS (146., 152. og 182. betragtning til afgørelsen), og i tredje række af de kontakter, hvorom det ifølge sagsøgeren ikke i tilstrækkelig grad er godtgjort, at de havde konkurrencebegrænsende karakter (530. og 556. betragtning til nævnte afgørelse).

504 I stævningen har sagsøgeren ligeledes anført de kontakter, der er beskrevet i 563. betragtning til den anfægtede afgørelse, blandt dem, der efter dette selskabs opfattelse blev gennemført uden for EØS. Som svar på Rettens skriftlige spørgsmål har selskabet imidlertid præciseret, at det ønskede kontakterne udelukket, da det ikke i tilstrækkelig grad var godtgjort, at de havde konkurrencebegrænsende karakter.

505 I første række skal det fastslås, at de kontakter, som ifølge sagsøgeren vedrørte udvekslinger af offentlige oplysninger, i virkeligheden omfatter tre typer udvekslinger.

506 For det første omhandler de pågældende kontakter interne e-mails fra andre anklagede transportvirksomheder, hvori kontakter med AF udtrykkeligt nævnes. I 137. betragtning til den anfægtede afgørelse henviste Kommissionen således til en intern e-mail fra Japan Airlines af 20. december 1999. Denne e-mail angår en udveksling mellem en af Japan Airlines' medarbejdere og en repræsentant for AF i Japan. Denne udveksling, som foregik efter en kontakt af 7. december 1999 mellem Japan Airlines og AF, og hvis konkurrencebegrænsende karakter sagsøgeren ikke har bestridt (136. betragtning til nævnte afgørelse), vedrørte ikke udelukkende indførelsen af brændstoftillægget, som AF offentligt havde meddelt samme dag. Under denne udveksling meddelte repræsentanten for AF i Japan endvidere Japan Airlines, at »det vil[le] blive meddelt på hvert marked den 22. december og senere«, og at AF's hovedsæde havde kontaktet andre transportvirksomheders hovedsæder, herunder Lufthansa, »for at opfordre til en gennemførelse på samme måde som AF«.

507 For det andet omfatter de interne e-mails, der nævnes i 140.-142. betragtning til den anfægtede afgørelse, interne e-mails fra andre transportvirksomheder, hvori der ikke omtales nogen specifik kontakt mellem AF og en eller flere andre transportvirksomheder. Disse e-mails, som er dateret den 21. december 1999 og den 3. januar 2000, nævner blot hensigten hos AF og en eller flere andre transportvirksomheder om at indføre et brændstoftillæg. Som det er anført i præmis 506 ovenfor, havde AF allerede den 20. december 1999 offentligt annonceret indførelsen af brændstoftillægget. Kommissionen har ikke nævnt andre beviser, som kan godtgøre, at ophavsmændene til de interne e-mails, der omtales i nævnte betragtninger, havde fået kendskab til AF's hensigter på anden måde end ved denne meddelelse. Hvad angår henvisningen i den interne e-mail, der er nævnt i 141. betragtning til den anfægtede afgørelse, til »meddelelser og oplysninger til markederne« vedrørende brændstoftillægget, som bør ske »i de kommende dage«, er den for uklar til at påvise dette.

508 På denne baggrund havde Kommissionen ikke grundlag for i 724. betragtning til den anfægtede afgørelse at fortolke de interne e-mails, der er nævnt i 140.-142. betragtning til nævnte afgørelse, således at de underbyggede, at der forelå udvekslinger af oplysninger mellem AF og andre transportvirksomheder.

509 For det tredje er de e-mails, der er nævnt i 554., 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse, e-mails, hvoraf AF er afsender eller en af modtagerne.

510 Det er korrekt, at de oplysninger, som sagsøgeren delte i forbindelse med disse e-mails, allerede havde været genstand for en forudgående offentliggørelse. Det kan imidlertid ikke udledes heraf, at nævnte e-mails kunne gøres gældende over for sagsøgeren.

511 Det skal nemlig bemærkes, at udvekslingen af offentligt tilgængelige oplysninger er i strid med artikel 101, stk. 1, TEUF, såfremt den støtter en anden konkurrencebegrænsende foranstaltning (jf. i denne retning dom af 7.1.2004, Aalborg Portland m.fl. mod Kommissionen, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P og C-219/00 P, EU:C:2004:6, præmis 281). I det foreliggende tilfælde vedrørte alle de e-mails, der er nævnt i 554., 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse, fremtidige ændringer af brændstoftillæggets størrelse, hvilket tillæg sagsøgeren ikke har anfægtet var genstand for en konkurrencebegrænsende samordning mellem de anklagede transportvirksomheder på dette tidspunkt.

512 Det skal endvidere bemærkes, at de oplysninger, som blev udvekslet i forbindelse med de e-mails, der er nævnt i 554., 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse, ikke var begrænset til de oplysninger, som AF allerede havde offentliggjort. I 554. betragtning til denne afgørelse omtales en e-mail af 15. november 2005, hvori AF ikke blot gentog den forhøjelse af brændstoftillægget, som det havde meddelt dagen før, men bekræftede dette. Herved mindskede AF yderligere usikkerheden om udviklingen af brændstoftillæggets størrelse.

513 I 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse beskrev Kommissionen udvekslinger af oplysninger mellem medlemmerne af Air Cargo Council Switzerland (det schweiziske luftfragtråd, herefter »ACCS«). Den udveksling, der er omtalt i 563. betragtning til nævnte afgørelse, begyndte den 28. november 2005 og ophørte den 1. december samme år. Udvekslingen nævnt i 574. betragtning til afgørelsen er dateret den 6. og 7. februar 2006. Disse to udvekslinger vedrørte ikke alene den ændring af brændstoftillægget, som AF ville gennemføre, men ligeledes de ændringer, som andre anklagede transportvirksomheder påtænkte at gennemføre, herunder Swiss og SIA. AF har hverken godtgjort eller anført, at alle disse oplysninger allerede havde været genstand for en forudgående offentliggørelse.

514 I anden række skal det med hensyn til de kontakter, der efter sagsøgerens opfattelse blev gennemført uden for EØS, bemærkes, at selskabet har gjort gældende, at disse kontakter falder uden for Kommissionens territoriale kompetence. Sagsøgeren har således i det væsentlige anført, at de tre kontakter, der er beskrevet i 146. og 152. betragtning til nævnte afgørelse, vedrørte indgående ruter og fandt sted, inden forordning nr. 411/2004 og Det Blandede EØS-udvalgs afgørelse nr. 40/2005 trådte i kraft. Hvad angår den kontakt, der er nævnt i 182. betragtning til denne afgørelse, vedrørte den ruter fra Schweiz og fandt sted, inden aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart trådte i kraft.

515 Selv hvis det antages, at de kontakter, der er nævnt i 146., 152. og 182. betragtning til den anfægtede afgørelse, alene vedrørte ruter, som i de omhandlede perioder ikke henhørte under Kommissionens kompetence, skal det bemærkes, at denne institution kan lægge vægt på

kontakter forud for overtrædelsesperioden med henblik på at skabe et samlet billede af situationen og således underbygge fortolkningen af visse beviser (jf. i denne retning dom af 8.7.2008, Lafarge mod Kommissionen, T-54/03, ikke trykt i Sml., EU:T:2008:255, præmis 427 og 428). Dette gælder også i tilfælde, hvor Kommissionen ikke havde kompetence til at konstatere og pålægge sanktioner for en overtrædelse af konkurrencereglerne før denne periode (jf. i denne retning dom af 30.5.2006, Bank Austria Creditanstalt mod Kommissionen, T-198/03, EU:T:2006:136, præmis 89, og af 22.3.2012, Slovak Telekom mod Kommissionen, T-458/09 og T-171/10, EU:T:2012:145, præmis 45-52).

516 I 107. og 108. betragtning til den anfægtede afgørelse under punkt 4.1, som har overskriften »Kartellets grundprincipper og opbygning«, anførte Kommissionen, at dens undersøgelse havde vist et verdensomspændende kartel, som var baseret på et netværk af bilaterale og multilaterale kontakter, der havde fundet sted »på forskellige niveauer inden for de berørte virksomheder […] og i visse tilfælde havde vedrørt forskellige geografiske områder«.

517 I 109., 110., 876., 889. og 1046. betragtning til og fodnote 1323 i den anfægtede afgørelse præciserede Kommissionen reglerne for funktionen af denne organisation »på flere niveauer«. Ifølge Kommissionen var tillæggene generelle foranstaltninger, som ikke var specifikke for én rute, men skulle finde anvendelse på alle ruter på verdensplan. Beslutninger om tillæggene blev normalt truffet på hovedsædeniveau i hver transportvirksomhed. Transportvirksomhedernes hovedsæder var således i »indbyrdes kontakt«, når en ændring af tillæggets størrelse var umiddelbart forestående. På lokalt plan foretog transportvirksomhederne samordning med henblik på dels en bedre gennemførelse af deres respektive hovedsæders instrukser og tilpasning heraf til de lokale markedsvilkår og lokal lovgivning, dels samordning og gennemførelse af lokale initiativer. I 111. betragtning til den anfægtede afgørelse præciserede Kommissionen, at de lokale sammenslutninger af repræsentanter for transportvirksomhederne blev benyttet hertil, navnlig i Hongkong og i Schweiz.

518 De kontakter, der er nævnt i 146., 152. og 182. betragtning til den anfægtede afgørelse, indgik netop i disse rammer. For det første vedrørte disse kontakter alle indførelsen eller gennemførelsen af brændstoftillægget i Singapore (146. betragtning), i Indien (152. betragtning) og i Schweiz (182. betragtning). For det andet var disse kontakter enten samtidige med hovedsædernes drøftelser eller beslutninger truffet på hovedsædeniveau vedrørende tillæggene (146. betragtning) eller nævnte instrukser om at høre hovedsædet eller afspejlede på lokalt plan tidligere meddelelser fra centralt hold eller tidligere beslutninger truffet på centralt plan (152. og 182. betragtning). For det tredje fandt disse kontakter sted inden for eller i tilknytning til lokale sammenslutninger af repræsentanter for luftfartsselskaberne.

519 I 724. og 792. betragtning til den anfægtede afgørelse støttede Kommissionen sig på nævnte kontakter for at underbygge sin fortolkning af andre beviser, hvorom det ikke er anført, at de falder uden for Kommissionens kompetence. Nævnte kontakter omfatter således de mange omtvistede kontakter, som Kommissionen nævnte i 724. betragtning til denne afgørelse for at lægge til grund, at AF havde haft »kontakter med konkurrenterne på lokalt plan«. De omfatter ligeledes flere kontakter før den 19. januar 2001, som Kommissionen gjorde gældende over for AF i 722.-724. betragtning til nævnte afgørelse.

520 Det følger heraf, at Kommissionen ikke overskred grænserne for sine beføjelser ved at støtte sig på de kontakter, der er nævnt i 146., 152. og 182. betragtning til den anfægtede afgørelse, med henblik på at skabe et samlet billede af det omtvistede kartel og således underbygge fortolkningen af de beviser, som den havde lagt til grund for at tilregne sagsøgeren ansvaret for den bestanddel i den samlede og vedvarende overtrædelse, der vedrørte brændstoftillægget.

521 Det skal imidlertid bemærkes, som sagsøgeren har anført, at Kommissionen ikke har godtgjort, at AF deltog i en af disse kontakter, nemlig det officielle møde i BAR's underudvalg for fragt i Indien, der er beskrevet i 152. betragtning til den anfægtede afgørelse. Sagsøgeren har dog ikke bestridt, at AF var inviteret til nævnte møde ligesom alle medlemmerne i BAR's underudvalg for fragt. Den omstændighed, at de pågældende transportvirksomheder havde til hensigt at behandle emnet brændstoftillægget med AF, er således i sig selv et indicium for dette selskabs deltagelse i bestanddelen i den samlede og vedvarende overtrædelse vedrørende brændstoftillægget (jf. i denne retning dom af 29.6.2012, GDF Suez mod Kommissionen, T-370/09, EU:T:2012:333, præmis 226). Det fremgår i øvrigt af sagsakterne, at selskabet var bekendt med genstanden for dette møde. Efter det uformelle møde, der ligeledes er beskrevet i nævnte betragtning, hvori sagsøgeren ikke har bestridt, at AF deltog, foreslog formanden for BAR's underudvalg for fragt nemlig at arrangere et officielt møde i BAR's underudvalg for fragt med henblik på at nå til en aftale om brændstoftillægget mellem de berørte transportvirksomheder. Det følger heraf, at Kommissionen inden for rammerne af en videre række indicier med føje kunne tage hensyn, at AF var inviteret til dette møde, med henblik på i 724. betragtning til nævnte afgørelse at konkludere, at selskabet havde deltaget i drøftelserne om brændstoftillægget i BAR's underudvalg for fragt i Indien.

522 Det følger af det ovenstående, at Kommissionen kunne gøre de kontakter, der er nævnt i 146., 152. og 182. betragtning til den anfægtede afgørelse, gældende over for AF.

523 I tredje række skal det med hensyn til de kontakter, hvis konkurrencebegrænsende karakter sagsøgeren har bestridt, bemærkes, at disse kontakter omfatter et møde og flere telefonsamtaler. Under dette møde, som blev afholdt den 19. oktober 2005, og som er nævnt i 530. betragtning til den anfægtede afgørelse, gav AF og Lufthansa hinanden »gensidige forsikringer om den sammenhængende anvendelse af tillægget, aftalte, at ingen anden ensidig foranstaltning, såsom AF's loft over brændstoftillægget, ville blive gentaget, og at speditørerne ikke skulle modtage kommissioner af tillæggene«. Dette mødes konkurrencebegrænsende karakter kan således ikke bestrides. I svaret på Rettens skriftlige spørgsmål har sagsøgeren i øvrigt anerkendt, at det pågældende møde indgik i de beviser, som kunne gøres gældende over for selskabet.

524 Sagsøgerens anfægtelse er således koncentreret om de telefonsamtaler, der er nævnt i 530. og 556. betragtning til den anfægtede afgørelse. Ifølge sagsøgeren blev disse samtaler foretaget på Lufthansas initiativ alene med henblik på at udfylde dennes dokumenter vedrørende bødefritagelsen. Efter sagsøgerens opfattelse er der tale om »opfølgningskontakter«, som ikke vedrørte nye emner, men blot tilsigtede at bevare en »kunstig forbindelse« med AF. Sagsøgeren har endvidere gjort gældende, at de telefonsamtaler af 21. november 2005, som er omtalt i 556. betragtning til nævnte afgørelse, var meget kortvarige, og at det ikke kan konkluderes, at de tilsigtede at udveksle oplysninger af konkurrencebegrænsende karakter, idet AF samme dag havde meddelt en nedsættelse af brændstoftillægget.

525 Ingen af disse argumenter kan tiltrædes.

526 For det første er sagsøgerens argument om, at de telefonsamtaler, der er nævnt i 530. og 556. betragtning til den anfægtede afgørelse, alene tilsigtede at bevare en kunstig forbindelse med AF med henblik på at udfylde Lufthansas dokumentation vedrørende bødefritagelsen, ikke støttet på noget konkret element. Oplysningerne i sagsakterne godtgør i øvrigt det modsatte. Den telefonsamtale, der er omtalt i 530. betragtning til nævnte afgørelse, erstattede således det opfølgningsmøde til mødet af 19. oktober 2005, hvis konkurrencebegrænsende karakter er godtgjort (jf. præmis 523 ovenfor). I denne afgørelse omtalte Kommissionen desuden flere andre kontakter, som fandt sted i denne periode, og hvori AF deltog (jf. navnlig 525. og 563. betragtning). De to telefonsamtaler, der er nævnt i 556. betragtning til samme afgørelse, fandt endvidere sted den 21. november 2005, dvs. samme dag som offentliggørelsen af Lufthansas pressemeddelelse, hvorved en nedsættelse af brændstoftillægget blev annonceret, og to dage efter mødet af 19. oktober 2005, hvis konkurrencebegrænsende karakter er godtgjort (jf. præmis 523 ovenfor).

527 For det andet kan de telefonsamtaler, der er nævnt i 556. betragtning til den anfægtede afgørelse, ikke udelukkes med den begrundelse, at det ikke kan konkluderes, at de tilsigtede at udveksle oplysninger af konkurrencebegrænsende karakter. Ud over at disse samtaler fandt sted samme dag som offentliggørelsen af Lufthansas pressemeddelelse om en nedsættelse af brændstoftillægget og to dage efter mødet af 19. oktober 2005, var ophavsmanden til disse Lufthansas direktør for prispolitik, der, som sagsøgeren selv har anerkendt, »spillede en central rolle i denne praksis på internationalt plan«. Denne medarbejder hos Lufthansa havde i øvrigt allerede ringet til AF for at drøfte tillæggene ved tidligere lejligheder (357., 525. og 552. betragtning til nævnte afgørelse).

528 Med hensyn til det forhold, at de samtaler, der er nævnt i 530. og 556. betragtning til den anfægtede afgørelse, involverede medarbejdere hos Lufthansa, som angiveligt vidste, at en ansøgning om bødefritagelse var ved at blive udarbejdet, skal det bemærkes, at dette ikke siger noget om deres konkurrencebegrænsende karakter. Hvis de samtaler, der omtales i de nævnte betragtninger, udelukkedes af denne grund, ville det endvidere indebære en risiko for at skade den effektive virkning af samarbejdsproceduren, idet Kommissionen ville blive hindret i at tage hensyn til de beviser, der indsamles fra det tidspunkt, hvor den pågældende medarbejder får kendskab til sin arbejdsgivers hensigt om at ansøge om bødefritagelse, og datoen for overtrædelsens ophør.

529 I øvrigt rejser den omstændighed, at AF meddelte nedsættelsen af brændstoftillægget den 21. november 2005, langt fra tvivl om den konkurrencebegrænsende karakter af de kontakter, der er nævnt i 556. betragtning til den anfægtede afgørelse, men synes snarere at underbygge denne. Som det fremgår af denne betragtning, meddelte den pressemeddelelse, som Lufthansa fremsendte til Lan Airlines samme dag, lige inden den blev offentliggjort, nemlig også en nedsættelse af brændstoftillægget.

530 For det tredje er det i modsætning til, hvad sagsøgeren har anført, på ingen måde nødvendigt, at en kontakt vedrører et nyt emne eller har en vis varighed, for at den kan gøres gældende over for en virksomhed inden for rammerne af en procedure om overtrædelse af konkurrencereglerne.

531 Det følger heraf, at Kommissionen med føje kunne foreholde sagsøgeren de telefonsamtaler, der er nævnt i 530. og 556. betragtning til den anfægtede afgørelse.

532 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det fastslås, at Kommissionen kunne gøre de kontakter, der er nævnt i 137., 146., 152., 182., 530., 554., 556, 563. og 574. betragtning til den anfægtede afgørelse, gældende over for AF, men ikke kunne foreholde dette selskab de kontakter, der er beskrevet i 140.-142. betragtning til nævnte afgørelse.

533 Det er i lyset af disse betragtninger, at det skal afgøres, om Kommissionen kunne tilregne AF ansvaret for overtrædelsen fra den 7. december 1999 til den 19. januar 2001 og efter den 19. oktober 2005.

534 Med hensyn til perioden fra den 7. december 1999 til den 19. januar 2001, hvorunder brændstoftillægget fandt anvendelse, skal det fastslås, at Kommissionen rådede over flere beviser, som den gyldigt kunne gøre gældende over for AF. For det første drejer det sig om en udveksling mellem AF og Japan Airlines i december 1999 (137. betragtning til den anfægtede afgørelse), for det andet om en erklæring fra CPA om afholdelsen af et møde i Indien »omkring januar 2000« (152. betragtning til nævnte afgørelse), for det tredje om referatet fra et møde i BAR's underudvalg for fragt den 3. februar 2000 (146. betragtning til denne afgørelse) og for det fjerde om referatet fra et møde i ACCS den 17. januar 2001 (182. betragtning til afgørelsen). Den periode, for hvilken Kommissionen ikke gjorde nogen kontakt gældende over for AF, begyndte således den 4. februar 2000 og sluttede den 17. januar 2001. Denne periode udgør således ikke »næsten et år og halvanden måned«, men blot 11 måneder og 13 dage.

535 På grundlag af de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag er en sådan varighed tilstrækkelig lang til, at det skal efterprøves, om AF's deltagelse i den samlede og vedvarende overtrædelse blev afbrudt fra den 4. februar 2000 til den 17. januar 2001.

536 Det skal i denne henseende bemærkes, at den omstændighed, at der ikke blev fremlagt et direkte bevis for en virksomheds deltagelse i den pågældende overtrædelse i en bestemt periode, ikke er til hinder for, at denne deltagelse også i denne periode anses for at foreligge, såfremt en sådan konstatering hviler på objektive og samstemmende indicier (jf. dom af 17.9.2015, Total Marketing Services mod Kommissionen, C-634/13 P, EU:C:2015:614, præmis 27 og den deri nævnte retspraksis).

537 Den omstændighed, at den pågældende virksomhed i tilfælde af en kompleks overtrædelse ikke deltager i en eller flere hemmelige kontakter eller ikke meddeler samtykke til resultaterne af en af disse kontakter, betyder ikke, at virksomheden er ophørt med at deltage i den omhandlede overtrædelse (dom af 24.3.2011, Kaimer m.fl. mod Kommissionen, T-379/06, ikke trykt i Sml., EU:T:2011:110, præmis 66).

538 Derimod udgør den offentlige afstandtagen en vigtig omstændighed, der kan godtgøre et ophør med en konkurrencebegrænsende adfærd. På samme måde udgør en manglende offentlig afstandtagen en faktisk situation, som Kommissionen kan henvise til for at bevise, at en virksomheds konkurrencebegrænsende adfærd har varet ved. Dette er imidlertid kun et blandt flere elementer, der skal tages i betragtning med henblik på at afgøre, om en virksomhed faktisk fortsatte med at deltage i en overtrædelse, eller om den tværtimod ophørte med dette. Det er ikke tilstrækkeligt til at understøtte konstateringen om en virksomheds uafbrudte deltagelse, når der i en betydelig periode har fundet flere hemmelige kontakter sted uden dennes repræsentanter. Kommissionen har således pligt til at fremlægge andre beviser (jf. i denne retning dom af 17.9.2015, Total Marketing Services mod Kommissionen, C-634/13 P, EU:C:2015:614, præmis 23 og 28).

539 Disse beviser kan bl.a. vedrøre den omhandlede overtrædelses art (jf. i denne retning dom af 12.7.2011, Toshiba mod Kommissionen, T-113/07, EU:T:2011:343, præmis 237), det pågældende kartels funktionsmåde (jf. i denne retning dom af 25.10.2011, Aragonesas Industrias y Energía mod Kommissionen, T-348/08, EU:T:2011:621, præmis 243-244), den pågældende virksomheds adfærd på det pågældende marked (jf. i denne retning dom af 5.12.2006, Westfalen Gassen Nederland mod Kommissionen, T-303/02, EU:T:2006:374, præmis 139 og den deri nævnte retspraksis, og af 12.7.2011, Toshiba mod Kommissionen, T-113/07, EU:T:2011:343, præmis 241), det forhold, at den pågældende adfærd indgår i en samlet overtrædelse, der indeholder flere andre bestanddele, eller virkningerne skabt ved nævnte adfærd (jf. i denne retning dom af 12.7.2011, Toshiba mod Kommissionen, T-113/07, EU:T:2011:343, præmis 242 og 245).

540 I 117. betragtning til den anfægtede afgørelse lagde Kommissionen til grund, at »[f]ra i hvert fald 1999 havde indførelsen af brændstoftillægget, anvendelsen af mekanismerne for brændstoftillægget og indførelsen af ændringer af disse været genstand for samordning mellem flere af de [anklagede transportvirksomheder]«. I 133.-153. betragtning til denne afgørelse beskrev Kommissionen de beviser, der godtgjorde, at flere transportvirksomheder, herunder AF, fra begyndelsen af december 1999 til februar eller marts 2000 havde været involveret i kontakter med henblik på at indføre brændstoftillægget på centralt plan fra begyndelsen af 2000 og gennemføre det på lokalt plan. De kontakter, som er nævnt i 136., 137., 146. og 152. betragtning til denne afgørelse, og som Kommissionen har gjort gældende over for AF, indgår i denne sammenhæng.

541 I 884. betragtning til den anfægtede afgørelse fremhævede Kommissionen imidlertid, at »hyppigheden af kontakterne mellem transportvirksomhederne [havde] varieret over tid«. Kommissionen konstaterede, at kontakterne om brændstoftillægget var »særligt hyppige, når brændstofindekset nærmede sig det niveau, der kunne udløse en forhøjelse eller nedsættelse, men [kunne] være mindre hyppige på andre tidspunkter«.

542 Efter at brændstoftillægget blev indført i begyndelsen af 2000, var det, som det fremgår af 157.-165. betragtning til den anfægtede afgørelse, først i sommeren 2000, at brændstofprisen øgedes tilstrækkeligt til, at transportvirksomhederne blev tilskyndet til i september og oktober dette år at indlede drøftelser om en forhøjelse af brændstoftillægget eller om indførelse heraf for de transportvirksomheder, der endnu ikke havde gjort dette. De beviser, der beskrives i de nævnte betragtninger, omtaler imidlertid kun få kontakter, hvoraf en betydelig del var bilaterale.

543 Som det fremgår af 166.-183. betragtning til den anfægtede afgørelse, var det først, da Lufthansa i begyndelsen af 2001 meddelte en nedsættelse af brændstoftillægget, at der blev iværksat hyppigere, multilaterale kontakter mellem de anklagede transportvirksomheder om brændstoftillægget. AF var blandt disse transportvirksomheder, og sagsøgeren har hverken godtgjort eller anført, at AF i mellemtiden havde taget offentligt afstand fra den samlede og vedvarende overtrædelse fra den 4. februar 2000 til den 17. januar 2001. Sagsøgeren har heller ikke gjort gældende, at AF i denne periode havde genoptaget en loyal og uafhængig konkurrenceadfærd på det pågældende marked, eller anfægtet, at virkningerne af samordningen af brændstoftillægget fortsatte i denne periode. På denne baggrund skal det fastslås, at Kommissionen ikke begik en fejl, da den tilregnede AF ansvaret for den samlede og vedvarende overtrædelse i nævnte periode.

544 Med hensyn til perioden efter den 19. oktober 2005 skal det bemærkes, at Kommissionen rådede over flere beviser, som den gyldigt kunne gøre gældende over for AF. Hvad angår brændstoftillægget drejer det sig om telefonsamtalen med Lufthansa i slutningen af november 2005 (530. betragtning til den anfægtede afgørelse), e-mailen til Japan Airlines af 15. november 2005 (554. betragtning til nævnte afgørelse), telefonsamtalerne med Lufthansa den 21. november 2005 (556. betragtning til denne afgørelse) og de e-mails, som medlemmerne af ACCS udvekslede fra den 28. november til den 1. december 2005 og den 6. og 7. februar 2006 (563. og 574. betragtning til afgørelsen).

545 Det skal derimod fastslås, som sagsøgeren har anført, at ingen af de beviser, som Kommissionen rådede over vedrørende sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner, er senere end henholdsvis den 19. oktober 2005 og den 14. oktober 2005. De seneste beviser, som Kommissionen gjorde gældende over for AF, er fra den 14. oktober 2005 og angår afslaget på at betale kommissioner (697. betragtning til den anfægtede afgørelse). Med hensyn til sikkerhedstillægget har Kommissionen ikke identificeret en konkret kontakt, hvori AF deltog i 2005, selv om den i 639. betragtning til nævnte afgørelse anførte, at Lufthansas salgsdirektør for Belgien, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Det Schweiziske Forbund siden januar 2005 havde meddelt at have mødtes med en af sagsøgerens medarbejdere om loftet over sikkerhedstillægget.

546 Det skal imidlertid bemærkes, at sagsøgeren ikke har udledt nogen særlig konsekvens heraf i sine processkrifter. For så vidt som sagsøgeren har gjort gældende, at selskabet ophørte med at deltage i den samlede og vedvarende overtrædelse vedrørende sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner efter den 14. oktober 2005 eller den 19. oktober 2005, skal det bemærkes, at det tager fejl. Indledningsvis fortsatte AF nemlig med at deltage i den bestanddel af nævnte overtrædelse, som vedrørte brændstoftillægget, efter den 19. oktober 2005 (jf. præmis 544 og 545 ovenfor), og selskabet har ikke anført, at det var ubekendt med, at de andre anklagede transportvirksomheder fortsatte med at samordne sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner efter sidstnævnte dato. Dernæst har sagsøgeren ikke fremlagt noget bevis, der vidner om AF's genoptagelse af en loyal og uafhængig konkurrenceadfærd på det pågældende marked eller en erklæret hensigt om at tage afstand fra bestanddelene i den samlede og vedvarende overtrædelse vedrørende sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner efter den 19. oktober 2005. Selskabet har heller ikke anfægtet, at virkningerne af disse bestanddele fortsatte efter denne dato. Endelig krævede gennemførelsen af sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner betydeligt mindre hyppige kontakter end gennemførelsen af brændstoftillægget. I modsætning til brændstoftillægget var sikkerhedstillægget nemlig ikke støttet på et indeks, hvis udvikling nødvendiggjorde jævnlige justeringer. Dette forklarer, at dette tillæg efter indførelsen i 2001 kun var genstand for ad hoc kontakter mellem transportvirksomhederne vedrørende gennemførelsen heraf (jf. 579. betragtning til den anfægtede afgørelse). Med hensyn til afslaget på at betale kommissioner bestod det blot i at nægte at indrømme speditørerne rabatter og krævede således ikke lige så jævnlige justeringer som brændstoftillægget. På denne baggrund kunne Kommissionen med føje af de beviser, som den rådede over, udlede, at AF's deltagelse i bestanddelene i denne overtrædelse vedrørende sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner ikke ophørte i oktober 2005.

[*udelades*]

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RETTEN (Fjerde Udvidede Afdeling):

1) **Europa-Kommissionen frifindes.**

2) **Kommissionen bærer en tredjedel af sine egne omkostninger.**

3) **Air France-KLM bærer sine egne omkostninger og betaler to tredjedele af Kommissionens omkostninger.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 30. marts 2022.

Underskrifter