



Sentenze nelle cause T-9/11, Air Canada, T-28/11, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, T-36/11, Japan Airlines, T-38/11, Cathay Pacific Airways, T-39/11, Cargolux Airlines International, T-40/11, Latam Airlines Group e a., T-43/11, Singapore Airlines e a., T-46/11, Deutsche Lufthansa e a., T-48/11, British Airways, T-56/11, SAS Cargo Group e a., T-62/11, Air France-KLM, T-63/11, Société Air France, e T-67/11, Martinair Holland / Commissione

Il Tribunale annulla la decisione con cui la Commissione ha inflitto ammende per un importo di circa EUR 790 milioni a varie compagnie aeree per la loro partecipazione a un'intesa sul mercato del trasporto aereo di merci

Secondo il Tribunale, la motivazione e il dispositivo della decisione sono contraddittori

Il 7 dicembre 2005 la Commissione ha ricevuto una richiesta d'immunità ai sensi della sua «comunicazione sul trattamento favorevole del 2002»¹, presentata dalla Deutsche Lufthansa e dalle sue controllate Lufthansa Cargo e Swiss International Air Lines. Secondo tale richiesta, esistevano contatti anticoncorrenziali tra varie imprese attive sul mercato del trasporto aereo di merci, contatti aventi ad oggetto, in particolare, il supplemento carburante e il supplemento sicurezza (quest'ultimo è stato introdotto per far fronte al costo di determinate misure di sicurezza imposte dopo gli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001).

Il 14 e il 15 febbraio 2006 la Commissione ha proceduto a ispezioni non preannunciate. Il 9 novembre 2010 la Commissione ha adottato una decisione² che, nella motivazione, constata un'infrazione unica e continuata alle norme europee di concorrenza sul territorio dello Spazio economico europeo e in Svizzera. Secondo la Commissione, vari vettori aerei (vedasi infra, nella tabella) hanno coordinato il proprio comportamento in materia di tariffe per la fornitura di servizi di trasporto aereo di merci. Il dispositivo della decisione menziona, invece, quattro infrazioni, relative a rotte e periodi diversi. Mentre alcune delle infrazioni sarebbero state commesse da tutti i vettori interessati, altre sarebbero state commesse soltanto da un gruppo più ristretto di vettori. La Commissione ha inflitto ammende a tutti i vettori interessati, ad eccezione della Lufthansa e delle sue controllate, che hanno beneficiato di un'immunità.

I vettori interessati³ hanno proposto ricorso dinanzi al Tribunale dell'Unione europea contro la decisione della Commissione. Tali vettori hanno sostenuto, in particolare, che la decisione non consente loro di determinare la natura e la portata dell'infrazione o delle infrazioni loro contestate. Infatti, il dispositivo della decisione menziona, agli articoli da 1 a 4, quattro infrazioni, relative a rotte e periodi diversi, commesse da vettori differenti, mentre la motivazione indica una sola infrazione globale unica e continuata, riferita a tutte le rotte. Nel corso del procedimento, tutte le compagnie aeree hanno sostenuto che vi è una contraddizione tra la motivazione e il dispositivo della decisione.

Nelle sue odierne sentenze, il Tribunale sottolinea, anzitutto, che il principio di effettività della tutela giurisdizionale presuppone che il dispositivo di una decisione con cui la Commissione constata violazioni alle norme sulla concorrenza sia particolarmente chiaro e preciso, e che le imprese

¹ Comunicazione relativa all'immunità dalle ammende e alla riduzione dell'importo delle ammende nei casi di cartelli tra imprese (GU 2002, C 45, p. 3).

² Decisione C (2010) 7694 definitivo, relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'Accordo SEE e dell'articolo 8 dell'Accordo svizzero (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci).

³ Ad eccezione della Qantas.

considerate responsabili e sanzionate siano in grado di comprendere e di confutare l'imputazione di tale responsabilità e l'imposizione di dette sanzioni, quali risultano dai termini del dispositivo.

Il Tribunale rammenta che i giudici nazionali sono vincolati dalla decisione della Commissione: ciò implica che il dispositivo debba poter essere compreso in maniera univoca. In particolare, i giudici nazionali devono essere in grado di comprendere la portata dell'infrazione e di identificare i soggetti responsabili, in modo da poter trarre le necessarie conseguenze con riferimento alle domande di risarcimento eventualmente proposte dai danneggiati.

Il Tribunale sottolinea, parimenti, che il dispositivo di una decisione che accerta un'infrazione alle norme sulla concorrenza è idoneo a stabilire diritti e obblighi reciproci tra i soggetti coinvolti.

Nella fattispecie, da una lettura d'insieme della motivazione della decisione, emerge che la Commissione descrive una sola intesa, qualificata come infrazione unica e continuata relativa a tutte le rotte interessate dall'intesa, alla quale avrebbero partecipato tutti i vettori incriminati. Questi ultimi, nell'ambito di un solo piano globale e di una sola rete di contatti bilaterali e multilaterali, avrebbero coordinato il proprio comportamento per quanto riguarda, da un lato, l'evoluzione dei supplementi carburante e sicurezza e, dall'altro, il pagamento di commissioni su tali supplementi agli spedizionieri con i quali lavorano. Questo coordinamento sarebbe avvenuto su scala mondiale, e riguarderebbe quindi simultaneamente tutte le rotte indicate dalla decisione.

Tuttavia, nel dispositivo della decisione vengono accertate o quattro infrazioni uniche e continue distinte, o una sola infrazione unica e continuata, la cui responsabilità sarebbe imputata solo ai vettori che, sulle rotte indicate agli articoli da 1 a 4, avrebbero direttamente partecipato ai comportamenti illeciti contemplati da ciascuno di detti articoli o avrebbero avuto conoscenza di una collusione su tali rotte. **Il Tribunale rileva dunque l'esistenza di una contraddizione tra la motivazione della decisione e il suo dispositivo.**

Il Tribunale esclude che le differenze tra la motivazione e il dispositivo della decisione possano trovare spiegazione nel fatto che i vettori non menzionati in taluni articoli del dispositivo non servano le rotte indicate in detti articoli. Tale spiegazione sarebbe in contrasto con l'idea, accolta nella motivazione della decisione, dell'esistenza di una sola infrazione unica e continuata composta da un insieme di comportamenti anticoncorrenziali per i quali tutti i partecipanti sarebbero responsabili, a prescindere dalle rotte interessate. Peraltro, i vettori sono considerati responsabili dell'intera infrazione descritta in ciascun articolo, senza che siano operate distinzioni tra rotte servite e non servite. Pertanto, ammettere una spiegazione del genere equivarrebbe ad affermare che il dispositivo si basa su due logiche contraddittorie.

Inoltre, il Tribunale rileva che la motivazione stessa della decisione non è del tutto priva di incoerenze. Essa contiene, infatti, valutazioni difficilmente conciliabili con l'esistenza di un'intesa unica, estesa a tutte le rotte indicate nel dispositivo, quale descritta nella motivazione medesima.

Infine, il Tribunale conclude che le contraddizioni interne alla decisione sono state tali da ledere i diritti della difesa delle società coinvolte e impediscono al Tribunale di esercitare un adeguato controllo.

Pertanto, il Tribunale annulla la decisione nella parte in cui riguarda i vettori interessati.

Tabella riepilogativa

Società interessate	Ammenda inflitta dalla Commissione (in EUR)	Esito
Air Canada	21 037 500	Annullamento
Air France-KLM	182 920 000 (congiuntamente e in solido alla Société Air France) 124 440 000 (congiuntamente e in solido alla Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Annullamento
Société Air France	182 920 000 (congiuntamente e in solido all'Air France-KLM)	Annullamento
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (congiuntamente e in solido all'Air France-KLM)	Annullamento
British Airways	104 040 000	Annullamento
Cargolux Airlines International	79 900 000	Annullamento
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Annullamento
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (congiuntamente e in solido)	Annullamento
Latam Airlines Group (anciennement LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (congiuntamente e in solido)	Annullamento
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Annullamento
Martinair Holland	29 500 000	Annullamento
Qantas Airways	8 880 000	Nessun ricorso proposto

<p>SAS</p> <p>SAS Cargo Group</p> <p>Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden</p>	<p>22 308 250 (unicamente la SAS)</p> <p>4 254 250 (congiuntamente e in solido tra la SAS Cargo Group e la Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>32 984 250 (congiuntamente e in solido tra la SAS Cargo Group e la SAS)</p> <p>5 355 000 (unicamente la Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>5 265 750 (congiuntamente e in solido)</p>	<p>Annullamento</p>
<p>Singapore Airlines Cargo</p> <p>Singapore Airlines</p>	<p>74 800 000 (congiuntamente e in solido)</p>	<p>Annullamento</p>

IMPORTANTE: Contro la decisione del Tribunale, entro due mesi a decorrere dalla data della sua notifica, può essere proposta un'impugnazione, limitata alle questioni di diritto, dinanzi alla Corte.

IMPORTANTE: Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna il Tribunale.

Il testo integrale delle sentenze ([T-9/11](#), [T-28/11](#), [T-36/11](#), [T-38/11](#), [T-39/11](#), [T-40/11](#), [T-43/11](#), [T-46/11](#), [T-48/11](#), [T-56/11](#), [T-63/11](#), [T-62/11](#) e [T-67/11](#)) è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575