



Acórdãos nos processos 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 o., T-43/11 Singapore Airlines e. o., T-46/11 Deutsche Lufthansa e. o., T-48/11 British Airways, T-56/11 SAS Cargo Group e. o., T-62/11 Air France-KLM, T-63/11 Société Air France e T-67/11 Martinair Holland / Comissão

O Tribunal Geral anula a decisão pela qual a Comissão aplicou coimas no montante de cerca de 790 milhões de euros a várias companhias aéreas pela sua participação num cartel relativo ao mercado do transporte aéreo de mercadorias

Segundo o Tribunal Geral, a fundamentação e o dispositivo da decisão são contraditórios

Em 7 de dezembro de 2005, a Comissão recebeu um pedido de imunidade ao abrigo da sua «Comunicação de 2002 relativa à imunidade»¹, apresentado pela Deutsche Lufthansa e pelas suas filiais, Lufthansa Cargo e Swiss International Air Lines. Segundo este pedido, existiam contactos anticoncorrenciais entre várias empresas ativas no mercado do transporte aéreo de mercadorias, que tinham por objeto, designadamente, a sobretaxa de carburante e a sobretaxa de segurança (esta última foi introduzida para fazer face ao custo de certas medidas de segurança impostas após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001).

Em 14 e 15 de fevereiro de 2006, a Comissão realizou inspeções sem aviso prévio. Em 9 de novembro de 2010, a Comissão adotou uma decisão² que constata, na sua fundamentação, uma infração única e continuada às regras europeias da concorrência no território do Espaço Económico Europeu e da Suíça. Segundo a Comissão, várias transportadoras aéreas (v. quadro) concertaram o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de transporte de mercadorias. O dispositivo da decisão menciona quatro infrações, relativas a diferentes períodos e ligações. Embora certas infrações tivessem sido cometidas por todas as transportadoras em causa, outras apenas haviam sido praticadas por um grupo mais restrito de transportadoras. A Comissão aplicou coimas a todas as transportadoras envolvidas, com exceção da Lufthansa e das suas filiais, que beneficiaram de imunidade.

As transportadoras em causa³ interpuseram no Tribunal Geral recurso da decisão da Comissão. Algumas transportadoras alegaram, nomeadamente, que a decisão não lhes permitia determinar a natureza e o alcance da infração ou infrações que lhes eram imputadas. Com efeito, o dispositivo da decisão menciona, nos seus artigos 1.º a 4.º, quatro infrações relativas a diferentes períodos e ligações, cometidas por transportadoras diferentes, enquanto a fundamentação refere uma só infração mundial única e continuada, abrangendo todas as ligações. Durante o processo, todas as companhias recorrentes sustentaram que existe uma contradição entre a fundamentação e o dispositivo da decisão.

Nos seus acórdãos de hoje, o Tribunal Geral começa por salientar que o princípio da proteção jurisdicional efetiva implica que o dispositivo de uma decisão pela qual a Comissão constata a violação de regras da concorrência seja especialmente claro e preciso e que as empresas consideradas responsáveis e sancionadas estejam em condições de compreender e de contestar

¹ Comunicação relativa à imunidade em matéria de coimas e à redução do seu montante nos processos relativos a cartéis (JO 2002, C 45, p. 3).

² Decisão C (2010) 7694 final relativa a um processo de aplicação do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo CEE/Suíça (processo COMP/39258 - Transporte aéreo de mercadorias).

³ Com exceção da Qantas.

a imputação dessa responsabilidade e a imposição dessas sanções, tal como resultam dos termos do dispositivo.

O Tribunal Geral recorda que os órgãos jurisdicionais nacionais estão vinculados pela decisão adotada pela Comissão, o que exige que o seu dispositivo possa ser entendido de modo unívoco. Em especial, os órgãos jurisdicionais nacionais devem estar em condições de compreender o alcance da infração e de identificar os seus responsáveis, a fim de poderem extrair as consequências necessárias no que respeita aos pedidos de reparação dos danos, apresentados pelos lesados por essa mesma infração.

O Tribunal Geral sublinha também que a redação do dispositivo de uma decisão que constata uma infração às regras da concorrência permite estabelecer os direitos e obrigações mútuos entre as pessoas em questão.

No caso em apreço, decorre de uma leitura global da fundamentação da decisão que a Comissão descreve um único cartel, qualificado de infração única e continuada relativa a todas as ligações abrangidas pelo cartel, no qual todas as transportadoras acusadas participaram. Estas, no âmbito de um plano único global e por meio de uma única rede de contactos bilaterais e multilaterais, concertaram o seu comportamento no que respeita, por um lado, à evolução das sobretaxas de carburante e de segurança e, por outro, ao pagamento de comissões sobre essas sobretaxas aos transitários com quem trabalhavam. Esta concertação teve lugar à escala mundial e abrangia assim, simultaneamente, todas as ligações visadas pela decisão.

Contudo, o dispositivo da decisão constata quer quatro infrações únicas e continuadas distintas quer uma só infração única e continuada em que a responsabilidade apenas é imputada às transportadoras que, relativamente às ligações referidas nos artigos 1.º a 4.º, participaram diretamente nos comportamentos ilícitos referidos em cada um dos mencionados artigos ou tinham conhecimento de um conluio relativamente a essas ligações. Por conseguinte, **o Tribunal Geral constata a existência de uma contradição entre a fundamentação da decisão e o seu dispositivo.**

O Tribunal Geral exclui que as diferenças entre a fundamentação e o dispositivo da decisão possam ser explicadas pelo facto de as transportadoras que não são mencionadas em alguns artigos do dispositivo não assegurarem as ligações referidas nesses artigos. Esta explicação contraria a ideia, consagrada na fundamentação da decisão, da existência de uma só infração única e continuada constituída por um conjunto de comportamentos anticoncorrenciais pelos quais todos os participantes seriam responsáveis, e isso independentemente das ligações em causa. Por outro lado, as transportadoras são consideradas responsáveis pela totalidade da infração visada em cada artigo, sem que se faça, em cada um dos artigos em causa, distinção entre as ligações asseguradas pelas referidas transportadoras durante o período da infração e as ligações que estas não asseguravam. Por conseguinte, admitir tal explicação levaria a considerar que o dispositivo assenta em duas lógicas contraditórias.

Além disso, o Tribunal Geral constata que a própria fundamentação da decisão impugnada não está isenta de incoerências internas. Com efeito, essa fundamentação contém apreciações dificilmente conciliáveis com a existência de um cartel único que abranja todas as ligações referidas no dispositivo, como descrito nessa mesma fundamentação.

Por último, o Tribunal Geral conclui que as contradições internas da decisão impugnada foram suscetíveis de infringir os direitos de defesa das sociedades em causa e impedem o Tribunal de exercer a sua fiscalização.

Consequentemente, o Tribunal Geral anula a decisão da Comissão na parte em que respeita às transportadoras em causa.

Quadro recapitulativo

Sociedades em causa	Coima aplicada pela Comissão (em euros)	Resultado
Air Canada	21 037 500	Anulação
Air France-KLM	182 920 000 (conjunta e solidariamente com a Société Air France) 124 440 000 (conjunta e solidariamente com a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Anulação
Société Air France	182 920 000 (conjunta e solidariamente com a Air France-KLM)	Anulação
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (conjunta e solidariamente com a Air France-KLM)	Anulação
British Airways	104 040 000	Anulação
Cargolux Airlines International	79 900 000	Anulação
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Anulação
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (solidaria e conjuntamente)	Anulação
Latam Airlines Group (anteriormente LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (conjuntamente e solidariamente)	Anulação
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Anulação
Martinair Holland	29 500 000	Anulação
Qantas Airways	8 880 000	Não interpôs recurso

<p>SAS</p> <p>SAS Cargo Group</p> <p>Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden</p>	<p>22 308 250 (apenas a SAS)</p> <p>4 254 250 (conjunta e solidariamente entre a SAS Cargo Group e a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>32 984 250 (conjunta e solidariamente entre a SAS Cargo Group e a SAS)</p> <p>5 355 000 (apenas a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>5 265 750 (conjunta e solidariamente)</p>	<p>Anulação</p>
<p>Singapore Airlines Cargo</p> <p>Singapore Airlines</p>	<p>74 800 000 (conjunta e solidariamente)</p>	<p>Anulação</p>

NOTA: Da decisão do Tribunal Geral pode ser interposto recurso, limitado às questões de direito, para o Tribunal de Justiça, no prazo de dois meses a contar da sua notificação.

NOTA: O recurso de anulação destina-se a obter a anulação dos atos das instituições da União contrários ao direito da União. Os Estados-Membros, as instituições e os particulares podem, sob certas condições, interpor no Tribunal de Justiça ou no Tribunal Geral um recurso de anulação. Se o recurso for julgado procedente, o ato é anulado. A instituição em causa deve providenciar no sentido de colmatar o eventual vazio jurídico criado pela anulação do ato.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal Geral

O texto integral dos acórdãos ([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](#)) é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667