



Kontakty z Mediami
i Informacja

Sąd Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 147/15

Luksemburg, 16 grudnia 2015 r.

Wyroki w sprawach 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 i in., T-43/11 Singapore Airlines i in., T-46/11 Deutsche Lufthansa i in., T-48/11 British Airways, T-56/11 SAS Cargo Group i in., T-62/11 Air France-KLM, T-63/11 Société Air France i T-67/11 Martinair Holland / Komisja

Sąd stwierdził nieważność decyzji, którą Komisja nałożyła grzywny w wysokości około 790 mln EUR na liczne spółki lotnicze za ich uczestnictwo w kartelu na rynku towarowego transportu lotniczego

Według Sądu uzasadnienie i osnowa decyzji są wzajemnie sprzeczne

W dniu 7 grudnia 2005 r. Komisja otrzymała wniosek o zwolnienie z grzywny skierowany na podstawie „obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar”¹ przez Deutsche Lufthansa i jej spółki zależne, Lufthansa Cargo i Swiss International Air Lines. Zgodnie z tymże wnioskiem pomiędzy licznymi przedsiębiorstwami działającymi na rynku lotniczych przewozów towarowych utrzymywane były antykonkurencyjne kontakty dotyczące między innymi dopłat paliwowych i dopłat z tytułu bezpieczeństwa (ta druga dopłata została wprowadzona w celu sprostania kosztom określonych środków bezpieczeństwa ustanowionych po atakach terrorystycznych z dnia 11 września 2001 r.).

W dniach 14 i 15 lutego 2006 r. Komisja przeprowadziła niezapowiedziane kontrole. W dniu 9 listopada 2010 r. Komisja wydała decyzję² stwierdzającą w uzasadnieniu istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia europejskiego prawa konkurencji na Europejskim obszarze gospodarczym i w Szwajcarii. Według Komisji liczni przewoźnicy lotniczy (por. tabelę) koordynowali swe zachowania w dziedzinie opłat z tytułu świadczenia usług towarowego transportu lotniczego. Osnowa decyzji wymienia cztery naruszenia dotyczące różnych okresów i tras. Podczas gdy niektóre z naruszeń zostały popełnione przez wszystkich zainteresowanych przewoźników, innych dopuściła się jedynie bardziej ograniczona grupa. Komisja nałożyła grzywny na wszystkich zainteresowanych przewoźników z wyjątkiem Lufthansy i jej spółek zależnych, które korzystały ze zwolnienia z kar.

Oдноśni przewoźnicy³ wnieśli skargę do Sądu Unii Europejskiej na decyzję Komisji. Niektórzy przewoźnicy podnieśli w szczególności, że decyzja nie pozwala im określić charakteru i zakresu naruszenia lub naruszeń, o jakie ich posądzono. W osnowie zaskarżonej decyzji wymienione są bowiem, w art. 1–4, cztery naruszenia dotyczące różnych okresów i tras popełnione przez różnych przewoźników, podczas gdy w uzasadnieniu jest mowa o tylko jednym, jednolitym i ciągłym naruszeniu na skalę światową obejmującym wszystkie trasy. W toku postępowania wszystkie skarżące spółki podniosły, iż istnieje sprzeczność pomiędzy uzasadnieniem i osnową decyzji.

W ogłoszonych dzisiaj wyrokach Sąd podkreślił przede wszystkim, że zasada skutecznej ochrony sądowej wymaga, aby osnowa decyzji, w której Komisja stwierdza naruszenie zasad konkurencji, była szczególnie jasna i precyzyjna oraz aby przedsiębiorstwa uznane za odpowiedzialne

¹ Obwieszczenie Komisji w sprawie zwolnienia z grzywien oraz zmniejszania grzywien w przypadkach karteli (Dz.U. 2002, C 45, s. 3).

² Decyzja C(2010) 7694 final dotycząca postępowania przewidzianego w art. 101 TFUE, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa COMP/39258 – towarowy transport lotniczy).

³ Z wyjątkiem Qantas.

i obłożone karami były w stanie zrozumieć i zakwestionować przypisanie im tejże odpowiedzialności i nałożenie tychże kar, w brzmieniu wynikającym z osnowy.

Sąd przypomniał, że sądy krajowe są związane decyzją Komisji, co wymaga, aby możliwe było jednoznaczne zrozumienie jej osnowy. W szczególności sądy krajowe muszą być w stanie zrozumieć zakres naruszenia oraz określić odpowiedzialne za nie osoby, po to aby móc wyciągnąć konieczne konsekwencje w zakresie roszczeń o naprawienie szkód wysuwanych przez osoby poszkodowane tymże naruszeniem.

Podobnie, Sąd podkreślił, że brzmienie osnowy decyzji stwierdzającej naruszenie zasad konkurencji może ustanawiać wzajemne prawa i obowiązki dla wskazanych osób.

W omawianej sprawie z analizy całego uzasadnienia decyzji wynika, że Komisja opisuje tylko jeden kartel zakwalifikowany jako jednolite i ciągłe naruszenie odnoszące się do wszystkich tras objętych kartelem, w którym uczestniczyli wszyscy obwiniani przewoźnicy. Przewoźnicy ci, w ramach jednego całościowego planu i za pośrednictwem jednej sieci kontaktów dwustronnych i wielostronnych, koordynowali swe zachowania w zakresie, po pierwsze, zmian dopłat paliwowych i dopłat z tytułu bezpieczeństwa oraz, po drugie, zapłaty prowizji od tychże dopłat spedytorom, z którymi pracowali. Koordynacja ta odbywała się na skalę światową i dotyczyła równocześnie wszystkich tras wskazanych w decyzji.

Niemniej jednak, w osnowie decyzji stwierdza się istnienie czterech jednolitych i ciągłych naruszeń odrębnych lub jednego jednolitego i ciągłego naruszenia, za które odpowiedzialność przypisuje się jedynie przewoźnikom, którzy na trasach określonych w art. 1–4 uczestniczyli bezpośrednio w zachowaniach stanowiących naruszenie wskazanych w każdym z tych artykułów lub wiedzieli o zмовie dotyczącej tych tras. **Sąd stwierdził więc istnienie sprzeczności między uzasadnieniem decyzji i jej osnową.**

Sąd wykluczył, aby różnice pomiędzy uzasadnieniem i osnową decyzji mogły mieć wytłumaczenie w fakcie, iż przewoźnicy, którzy nie są wymienieni w niektórych artykułach osnowy nie działali na trasach objętych tymi artykułami. Wyjaśnienie takie byłoby sprzeczne z zawartą w uzasadnieniu tezą o istnieniu tylko jednego jednolitego i ciągłego naruszenia złożonego z szeregu antykonkurencyjnych zachowań, za które odpowiedzialni są wszyscy uczestnicy i to niezależnie od tras, które są nim objęte. Co więcej, przewoźnicy uznawani są za odpowiedzialnych za całe naruszenie wskazane w każdym artykule, bez rozróżniania między trasami, na których działają i trasami, na których nie działają. W konsekwencji przyjęcie takiego wyjaśnienia oznaczałoby uznanie, że osnowa opiera się na dwóch sprzecznych rozumowaniach.

Ponadto Sąd zauważył, że samo uzasadnienie decyzji nie jest wolne od wewnętrznych niespójności. Zawiera ono bowiem oceny trudne do pogodzenia z istnieniem jednolitego kartelu obejmującego wszystkie trasy wskazane w osnowie, opisanego w tymże uzasadnieniu.

Wreszcie Sąd stwierdził, że wewnętrzne niespójności w decyzji mogły naruszać prawo do obrony zainteresowanych spółek i uniemożliwiają Sądowi wykonanie kontroli.

W konsekwencji Sąd stwierdził nieważność decyzji Komisji w zakresie, w jakim dotyczy ona odośnych przewoźników.

Tabela zbiorcza

Zainteresowane spółki	Grzywna nałożona przez Komisję (w EUR)	Wynik
Air Canada	21 037 500	Stwierdzenie nieważności
Air France-KLM	182 920 000 (łącznie i solidarnie z Société Air France) 124 440 000 (łącznie i solidarnie z Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Stwierdzenie nieważności
Société Air France	182 920 000 (łącznie i solidarnie z Air France-KLM)	Stwierdzenie nieważności
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (łącznie i solidarnie z Air France-KLM)	Stwierdzenie nieważności
British Airways	104 040 000	Stwierdzenie nieważności
Cargolux Airlines International	79 900 000	Stwierdzenie nieważności
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Stwierdzenie nieważności
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (solidarnie i łącznie)	Stwierdzenie nieważności
Latam Airlines Group (anciennement LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (łącznie i solidarnie)	Stwierdzenie nieważności
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Stwierdzenie nieważności
Martinair Holland	29 500 000	Stwierdzenie nieważności
Qantas Airways	8 880 000	Brak wniesienia skargi

SAS SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	22 308 250 (jedynie SAS) 4 254 250 (łącznie i solidarnie SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) 32 984 250 (łącznie i solidarnie SAS Cargo Group i SAS) 5 355 000 (jedynie Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) 5 265 750 (łącznie i solidarnie)	Stwierdzenie nieważności
Singapore Airlines Cargo Singapore Airlines	74 800 000 (łącznie i solidarnie)	Stwierdzenie nieważności

UWAGA: Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

UWAGA: Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zaradzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.

Pełny tekst wyroków ([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](#) i [T-67/11](#)) jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793