



Sentenze nelle cause T-323/17
Martinair Holland/Commissione, T-324/17 SAS Cargo Group
e a./Commissione, T-325/17 Koninklijke Luchtvaart
Maatschappij/Commissione, T-326/17 Air Canada/Commissione, T-334/17
Cargolux Airlines/Commissione, T-337/17 Air France-KLM/Commissione,
T-338/17 Air France/Commissione, T-340/17 Japan Airlines/Commissione,
T-341/17 British Airways/Commissione, T-342/17 Deutsche Lufthansa
e a./Commissione, T-343/17 Cathay Pacific Airways/Commissione, T-344/17
Latam Airlines Group e Lan Cargo/Commissione, T-350/17 Singapore
Airlines e Singapore Airlines Cargo/Commissione

Stampa e Informazione

Intesa sul mercato del trasporto aereo di merci: il Tribunale si pronuncia sui ricorsi proposti da varie compagnie aeree

Il 9 novembre 2010 la Commissione europea ha adottato una decisione ¹ nei confronti di varie imprese attive sul mercato del trasporto aereo di merci (in prosieguo: i «vettori») che avevano partecipato a un'intesa sui prezzi tra il mese di dicembre del 1999 e il mese di febbraio del 2006, e ha inflitto loro ammende per un importo totale di circa EUR 790 milioni. La Lufthansa e due delle sue società figlie, che avevano presentato una richiesta di immunità ai sensi della comunicazione sul trattamento favorevole del 2002 ², hanno ottenuto l'immunità dalle ammende. La Commissione ha rilevato che i vettori avevano violato alcune disposizioni del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) e dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (CE-Svizzera). L'intesa aveva ad oggetto diversi elementi costitutivi del prezzo dei servizi forniti nell'ambito di tale mercato, in particolare l'introduzione di sovrapprezzi «carburante» e «sicurezza», nonché il rifiuto di concedere agli spedizionieri una commissione su tali sovrapprezzi. Con sentenze del 16 dicembre 2015 ³, il Tribunale dell'Unione europea ha accolto i ricorsi contro detta decisione e l'ha annullata a causa di contraddizioni interne tali da violare i diritti della difesa delle società di cui trattasi e da impedirgli di esercitare il proprio controllo.

Il 17 marzo 2017 la Commissione ha adottato una nuova decisione ⁴, nella quale ha sanato il vizio di motivazione rilevato dal Tribunale.

¹ Decisione C(2010) 7694 def. della Commissione, del 9 novembre 2010, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci).

² Comunicazione relativa all'immunità dalle ammende e alla riduzione dell'importo delle ammende nei casi di cartelli tra imprese (GU 2002, C 45, pag. 3).

³ Sentenze del Tribunale del 16 dicembre 2015: Air Canada/Commissione, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Commissione, [T-28/11](#), Japan Airlines/Commissione, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/Commissione, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/Commissione, [T-39/11](#), Latam Airlines Group e Lan Cargo/Commissione, [T-40/11](#), Singapore Airlines e Singapore Airlines Cargo/Commissione ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa e a./Commissione ([T-46/11](#)), British Airways/Commissione, [T-48/11](#), SAS Cargo Group e a./Commissione, [T-56/11](#), Air France-KLM/Commissione, [T-62/11](#), Air France/Commissione, [T-63/11](#), Martinair Holland/Commissione, [T-67/11](#) (v. anche il CS n. [147/15](#)).

⁴ Decisione C(2017) 1742 final della Commissione, del 17 marzo 2017, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo (caso AT.39258 – Trasporto aereo di merci).

I vettori che avevano contestato la decisione del 9 novembre 2010 hanno proposto nuovi ricorsi dinanzi al Tribunale chiedendo l'annullamento della decisione o la riduzione dell'importo delle ammende inflitte.

Il Tribunale respinge i ricorsi della Martinair Holland, della Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), della Cargolux Airlines, della Air France-KLM, della Air France, della Lufthansa e a., della Singapore Airlines e della Singapore Airlines Cargo e mantiene le ammende inflitte dalla Commissione a tali società.

Per contro, **esso annulla parzialmente la decisione della Commissione nella parte riguardante la Japan Airlines, la Air Canada, la British Airways, la Cathay Pacific Airways, la SAS Cargo Group e a., la Latam Airlines Group e la Lan Cargo.**

Japan Airlines: per quanto concerne i collegamenti provenienti da paesi terzi e a destinazione del SEE, il Tribunale ricorda che la Commissione può accertare e sanzionare un comportamento adottato al di fuori del territorio dell'Unione o del SEE, a condizione che sia stato messo in atto in quest'ultimo o che fosse prevedibile che ivi producesse un effetto immediato e sostanziale. Esso considera che la Commissione non ha errato nel ritenere che fosse prevedibile che l'infrazione producesse effetti del genere, anche per quanto riguardava detti collegamenti. Il Tribunale precisa che, trattandosi di una restrizione della concorrenza per «oggetto», la Commissione non era tenuta a dimostrare gli effetti concreti di tale infrazione.

Per quanto concerne i collegamenti intra-SEE e Unione-Svizzera, esso constata che erroneamente la Commissione ha ritenuto responsabile la Japan Airlines per i collegamenti intra-SEE e Unione-Svizzera, in quanto la decisione di cui trattasi è stata adottata oltre dieci anni dopo la cessazione del comportamento controverso, ossia successivamente alla scadenza del termine di prescrizione.

Air Canada e British Airways: il Tribunale annulla parzialmente la decisione della Commissione nella parte in cui addebita loro la partecipazione alla componente dell'infrazione relativa al rifiuto di pagamento di commissioni sui sovrapprezzi. Per contro, esso considera che la Commissione ha giustamente tenuto conto dei documenti presentati nell'ambito della domanda di trattamento favorevole della Air Canada e di cui quest'ultima aveva successivamente chiesto lo stralcio.

Cathay Pacific Airways: secondo il Tribunale, la Commissione, imputando a tale compagnia l'infrazione per quanto riguardava i collegamenti intra-SEE e Unione-Svizzera, ha violato le norme sulla prescrizione.

Latam Airlines Group e Lan Cargo: il Tribunale annulla parzialmente la decisione della Commissione nella parte in cui si constata la partecipazione di tali vettori alle componenti dell'infrazione unica e continuata relativa al sovrapprezzo di sicurezza e al rifiuto di pagamento di commissioni sui sovrapprezzi. Esso rileva altresì che la Commissione non ha dimostrato la loro partecipazione alla componente relativa al sovrapprezzo carburante prima del 22 luglio 2005 e ha violato le norme sulla prescrizione ritenendo tali compagnie responsabili e sanzionandole per la loro partecipazione all'infrazione sui collegamenti intra-SEE, Unione-Svizzera e tra gli Stati parti dell'accordo SEE che non sono membri dell'Unione e i paesi terzi.

SAS Cargo Group e a.: contrariamente alla Commissione, il Tribunale ritiene che la SAS AB, la SAS Cargo Group A/S e la Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden non abbiano partecipato alla componente dell'infrazione relativa al rifiuto di pagamento di commissioni sui sovrapprezzi. Esso osserva altresì che tali vettori non hanno violato le disposizioni del diritto dell'Unione e dell'accordo SEE in materia di intese sui collegamenti provenienti dalla Thailandia e a destinazione dell'Unione per una parte della durata dell'infrazione riguardo alla componente relativa al sovrapprezzo carburante. Tuttavia, al fine, in particolare, di garantire una parità di trattamento tra i vettori incriminati, il Tribunale aumenta una parte dell'importo delle ammende inflitte, integrando nel suo calcolo i valori delle vendite realizzate sui collegamenti interni in Danimarca, in Svezia e in Norvegia.

Tabella riassuntiva delle ammende

Vettori	Importo dell'ammenda fissato dalla Commissione (milioni €)	Importo dell'ammenda fissato dal Tribunale (milioni €)
Martinair Holland	15,40	Mantenimento dell'ammenda (=)
SAS SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	5,36 (unicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden) 4,25 (congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden) 5,27 (congiuntamente e in solido tra SAS, SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) 32,98 (congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e SAS) 22,31 (unicamente SAS Cargo Group)	7,03 (↑) (unicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden) 5,94 (↑) (congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden) 6,31 (↑) (congiuntamente e in solido tra SAS, SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) 29,05 (↓) (congiuntamente e in solido tra SAS Cargo Group e SAS) 21,69 (↓) (unicamente SAS Cargo Group)
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)	2,72 124,44 (congiuntamente e in solido con Air France-KLM)	Mantenimento dell'ammenda (=)
Air Canada	21,04	17,95 (↓)
Cargolux Airlines International	79,90	Mantenimento dell'ammenda (=)
Société Air France	182,92 (congiuntamente e in solido con Air France-KLM)	Mantenimento dell'ammenda (=)
Air France-KLM	182,92 (congiuntamente e in solido con	Mantenimento dell'ammenda (=)

	Société Air France) 124,44 (congiuntamente e in solido con Air France-KLM)	
Japan Airlines	35,70	28,88 (↓)
British Airways	104,04	84,46 (↓)
Deutsche Lufthansa Lufthansa Cargo Swiss International Air Lines	0	0
Cathay Pacific Airways	57,12	47,14 (↓)
Latam Airlines Group Lan Cargo	8,22 (congiuntamente e in solido)	2,24 (↓) (congiuntamente e in solido)
Singapore Airlines Singapore Airlines Cargo	74,80 (congiuntamente e in solido)	Mantenimento dell'ammenda (=)

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

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-323/17](#), [T-324/17](#), [T-325/17](#), [T-326/17](#), [T-334/17](#), [T-337/17](#), [T-338/17](#), [T-340/17](#), [T-341/17](#), [T-342/17](#), [T-343/17](#), [T-344/17](#) e [T-350/17](#)) è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Cristina Marzagalli ☎ (+352) 4303 8575.