



KOMUNIKAT PRASOWY nr 21/26

Luksemburg, 26 lutego 2026 r.

Wyroki Trybunału w sprawach: C-367/22 P | Air Canada/Komisja, C-369/22 P | Air France/Komisja i in.

Kartel na rynku lotniczego przewozu towarów: Trybunał oddalił odwołania 12 przedsiębiorstw lotniczych od wyroków Sądu

Trybunał obniżył natomiast kwotę grzywny nałożonej na SAS Cargo Group

9 listopada 2010 r. Komisja Europejska przyjęła pierwszą decyzję¹ w stosunku do szeregu przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność na rynku lotniczego przewozu towarów, które uczestniczyły w kartelu cenowym w okresie od grudnia 1999 r. do lutego 2006 r. Na owe przedsiębiorstwa nałożono grzywny w łącznej wysokości około 790 mln EUR. Komisja uznała, że przedsiębiorstwa lotnicze naruszyły postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) oraz Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (WE-Szwajcaria), które zakazują porozumień ograniczających konkurencję. Kartel dotyczył szeregu elementów składowych ceny usług świadczonych na tym rynku, w szczególności wprowadzenia dopłaty „paliwowej” i dopłaty „z tytułu bezpieczeństwa”, a także odmowy przyznania spedytorom prowizji od tych dopłat. Jednakże Sąd Unii Europejskiej stwierdził nieważność tej decyzji w całości lub w części² ze względu na wewnętrzne sprzeczności mogące naruszać prawo przedsiębiorstw lotniczych do obrony.

17 marca 2017 r. Komisja przyjęła nową decyzję³, w której skorygowała wskazaną przez Sąd wadę uzasadnienia i nałożyła na przedsiębiorstwa lotnicze grzywny w łącznej wysokości około 776 mln EUR.

Przedsiębiorstwa lotnicze wniosły do Sądu o stwierdzenie nieważności również tej nowej decyzji lub o obniżenie kwoty nałożonych grzywien. Wyrokami z dnia 30 marca 2022 r.⁴ Sąd oddalił skargi Martinair Holland, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa i Singapore Airlines. Stwierdził natomiast częściową nieważność spornej decyzji i obniżył kwotę grzywny w odniesieniu do pozostałych przedsiębiorstw lotniczych (zob. tabelę w komunikacie prasowym [nr 53/22](#)).

Od tych wyroków Sądu wniesiono odwołania do Trybunału Sprawiedliwości.

W serii trzynastu wydanych dzisiaj wyroków **Trybunał oddalił prawie wszystkie argumenty przedstawione przez przedsiębiorstwa lotnicze. Jedynie odwołanie SAS Cargo Group zostało częściowo uwzględnione** z uwagi na błędy popełnione przez Sąd przy obliczaniu kwoty grzywny nałożonej na to przedsiębiorstwo lotnicze.

Po pierwsze, Trybunał oddalił argumenty przedsiębiorstw lotniczych kwestionujące **właściwość Komisji do nałożenia kar za kartel dotyczący usług lotniczego przewozu towarów z państw trzecich do Unii lub EOG** (przychodzące usługi przewozu towarów).

Trybunał przypomniał, że Komisja może stwierdzić zachowanie przyjęte poza terytorium Unii lub EOG i ukarać za nie, jeśli zostało ono wprowadzone w życie na tym terytorium (dalej „kryterium wprowadzenia w życie”) lub jeśli można było przewidzieć, że wywoła ono tam natychmiastowy i istotny skutek (dalej „kryterium kwalifikowanych skutków”).

W tym względzie Trybunał uznał, że Sąd nie popełnił błędu, gdy potwierdził właściwość Komisji wyłącznie w oparciu o kryterium „kwalifikowanych skutków”, ponieważ oba kryteria mają charakter alternatywny.

Ponadto Trybunał przypomniał, że zgodnie z kryterium kwalifikowanych skutków Komisja powinna wykazać, iż **skutki rozpatrywanych praktyk są „przewidywalne, natychmiastowe i istotne”**. W tym względzie odrzucił różne argumenty

dotyczące naruszeń prawa, jakich Sąd miał się dopuścić w ramach kontroli dotyczącej stwierdzenia istnienia tych skutków.

Po drugie, Trybunał oddalił argumenty przedsiębiorstw lotniczych, które zakwestionowały to, że poszczególne rozpatrywane zachowania zostały **zakwalifikowane jako „jednolite i ciągłe naruszenie”**. Z jednej strony przypomniał on, że okoliczność, iż w przypadku naruszenia trwającego przez wiele lat nie przedstawiono bezpośredniego dowodu wprowadzenia przez dane przedsiębiorstwo porozumienia w życie w odniesieniu do niektórych jego konkretnych okresów, nie stoi na przeszkodzie stwierdzeniu jego uczestnictwa w tym porozumieniu w odniesieniu do tych okresów. Jednak takie stwierdzenie musi opierać się na obiektywnych i spójnych poszlakach. Z drugiej strony Trybunał zauważył, że przedsiębiorstwo lotnicze może zostać pociągnięte do odpowiedzialności również za trasy, których nie obsługuje. Wyjaśnił, że ma to miejsce, jeżeli przyczyniło się ono swoim zachowaniem do osiągnięcia wspólnych celów realizowanych przez wszystkich uczestników kartelu i jeżeli wiedziało o stanowiących naruszenie zachowaniach planowanych lub wdrażanych przez innych uczestników rozpatrywanego kartelu w dążeniu do tych samych celów.

Po trzecie, Trybunał odpowiedział na argumentację przedsiębiorstw lotniczych, które powołały się przed nim po raz pierwszy – mimo że nie uczyniły tego przed Sądem – na **przedawnienie uprawnienia Komisji do nakładania kar** w odniesieniu do określonych zachowań. Trybunał wyjaśnił, że zarzut oparty na upływie terminu przedawnienia tego uprawnienia⁵ nie może zostać uwzględniony przez Sąd z urzędu, lecz musi zostać podniesiony przez zainteresowaną stronę, ponieważ nie ma on przymiotu normy porządku publicznego.

Co się tyczy SAS Cargo Group, Trybunał uznał, że w celu zapewnienia rzekomo równego traktowania przedsiębiorstw lotniczych Sąd włączył do podstawy obliczenia obrót osiągnięty na trasach wewnętrznych w obrębie tego samego państwa. Tymczasem, zdaniem Trybunału, Sąd nie dysponował informacjami świadczącymi o tym, że takie obroty innych zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych zostały uwzględnione przy obliczaniu kwoty nałożonych na nie grzywien. Wobec braku dowodu na różnicę w traktowaniu Sąd nie mógł stwierdzić naruszenia zasady równego traktowania ani zmienić na tej podstawie kwoty grzywny nałożonej na SAS Cargo Group. W związku z tym Trybunał uchylił wyrok Sądu w zakresie, w jakim dotyczy on tej kwestii i ustalił kwotę grzywny na niższym poziomie (zob. tabelę poniżej).

Tabela podsumowująca kwoty grzywien

(w odniesieniu do pozostałych przedsiębiorstw lotniczych zob. komunikat prasowy [nr 53/22](#))

Przedsiębiorstwa lotnicze	Kwota grzywny ustalona przez Komisję (w mln EUR)	Kwota grzywny ustalona przez Sąd (w mln EUR)	Kwota grzywny ustalona przez Trybunał (w mln EUR)
SAS SAS Cargo Group	5,36 (wyłącznie Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	7,03 (↑) (wyłącznie Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,74 (↓) (wyłącznie Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	4,25 (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	5,94 (↑) (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,07 (↓) (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	5,27 (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS, SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	6,31 (↑) (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS, SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	4,37 (↓) (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS, SAS Cargo Group i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway- Sweden)
	32,98 (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS Cargo Group i SAS)	29,05 (↓) (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS Cargo Group i SAS)	27,7 (↓) (na zasadzie odpowiedzialności solidarnej między SAS Cargo Group i SAS)
	22,31 (wyłącznie SAS Cargo Group)	21,69 (↓) (wyłącznie SAS Cargo Group)	21,97 (↑) (wyłącznie SAS Cargo Group)

UWAGA: Odwołanie od wyroku lub postanowienia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału. Co do zasady, odwołanie nie ma skutku zawieszającego. Jeżeli jest ono dopuszczalne i zasadne, Trybunał uchyla orzeczenie Sądu. Jeżeli stan postępowania pozwala na wydanie orzeczenia w sprawie, Trybunał może sam wydać ostateczne rozstrzygnięcie w przedmiocie sporu. W przeciwnym razie przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania przez Sąd, który jest związany orzeczeniem Trybunału wydanym w ramach odwołania.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

Pełny tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie wyroków ([C-367/22 P](#), [C-369/22 P](#), [C-370/22 P](#), [C-375/22 P](#), [C-378/22 P](#), [C-379/22 P](#), [C-380/22 P](#), [C-381/22 P](#), [C-382/22 P](#), [C-385/22 P](#), [C-386/22 P](#), [C-401/22 P](#) i [C-403/22 P](#)) są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.

Pozostańmy w kontakcie!



¹ [Decyzja Komisji C\(2010\) 7694 final](#) z dnia 9 listopada 2010 r. dotycząca postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa COMP/39258 – Lotniczy transport towarów) (zob. również komunikaty prasowe Komisji [IP/10/1487](#)).

² Wyroki Sądu z dnia 16 grudnia 2015 r.: *Air Canada/Komisja*, [T-9/11](#), *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisja*, [T-28/11](#), *Japan Airlines/Komisja*, [T-36/11](#), *Cathay Pacific Airways/Komisja*, [T-38/11](#), *Cargolux Airlines/Komisja*, [T-39/11](#), *Latam Airlines Group i Lan Cargo/Komisja*, [T-40/11](#), *Singapore Airlines i Singapore Airlines Cargo/Komisja*, [T-43/11](#), *Deutsche Lufthansa i in./Komisja*, [T-46/11](#), *British Airways/Komisja*, [T-48/11](#), *SAS Cargo Group i in./Komisja*, [T-56/11](#), *Air*

France-KLM/Komisja, [T-62/11](#), Air France/Komisja, [T-63/11](#), Martinair Holland/Komisja, [T-67/11](#) (zobacz również komunikat prasowy [nr 147/15](#)).

³ [Decyzja Komisji C\(2017\) 1742 final](#) z dnia 17 marca 2017 r. dotycząca postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa AT.39258 – Lotniczy transport towarowy) (zobacz również komunikaty prasowe Komisji [IP/17/661](#)).

⁴ Wyroki Sądu z dnia 30 marca 2022 r.: *Martinair Holland/Komisja, [T-323/17](#); SAS Cargo Group i in./Komisja, [T-324/17](#); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisja, [T-325/17](#); Air Canada/Komisja, [T-326/17](#); Cargolux Airlines/Komisja, [T-334/17](#); Air France-KLM/Komisja, [T-337/17](#), Air France/Komisja, [T-338/17](#); Japan Airlines/Komisja, [T-340/17](#); British Airways/Komisja, [T-341/17](#); Deutsche Lufthansa i in./Komisja, [T-342/17](#); Cathay Pacific Airways/Komisja, [T-343/17](#); Latam Airlines Group i Lan Cargo/Komisja, [T-344/17](#); Singapore Airlines i Singapore Airlines Cargo/Komisja, [T-350/17](#)* (zobacz również komunikat prasowy [nr 53/22](#)).

⁵ Ten termin przedawnienia jest przewidziany w art. 25 [rozporządzenia Rady \(WE\) nr 1/2003](#) z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. [101] i [102 TFUE].