



COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 21/26

Luxemburgo, 26 de fevereiro de 2026

Acórdãos do Tribunal de Justiça nos processos C-367/22 P e o. | Air Canadá e o./Comissão

Cartel do frete aéreo: o Tribunal de Justiça nega provimento aos recursos interpostos por 12 companhias aéreas contra os acórdãos do Tribunal Geral

Em contrapartida, reduz o montante da coima aplicada à SAS Cargo Group

Em 9 de novembro de 2010, a Comissão Europeia adotou uma primeira decisão ¹ contra várias companhias aéreas com atividade no mercado do frete aéreo de mercadorias que tinham participado num cartel de preços entre dezembro de 1999 e fevereiro de 2006. Foram-lhes aplicadas coimas num montante total de cerca de 790 milhões de euros. A Comissão considerou que as companhias aéreas tinham violado as disposições do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE) e do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre o transporte aéreo (CE-Suíça), que proíbem os cartéis que restrinjam a concorrência. O acordo dizia respeito a vários elementos constitutivos do preço dos serviços prestados nesse mercado, nomeadamente a introdução de sobretaxas «combustível» e «segurança», bem como a recusa de conceder aos transitários uma comissão sobre essas sobretaxas. No entanto, essa decisão foi anulada, na íntegra ou em parte, pelo Tribunal Geral da União Europeia ² devido a contradições internas suscetíveis de prejudicar os direitos de defesa das companhias aéreas.

Em 17 de março de 2017, a Comissão adotou uma nova decisão ³, na qual corrigiu o vício de fundamentação detetado pelo Tribunal Geral e aplicou às companhias aéreas coimas no montante global de cerca de 776 milhões de euros.

As companhias aéreas pediram ao Tribunal Geral que anulasse também esta nova decisão ou reduzisse o montante das coimas aplicadas. Por Acórdãos de 30 de março de 2022 ⁴, o Tribunal Geral negou provimento aos recursos da Martinair Holland, da KLM, da Cargolux, da Air France-KLM, da Air France, da Lufthansa e da Singapore Airlines. Em contrapartida, anulou parcialmente essa decisão e reduziu o montante da coima aplicada às outras companhias aéreas (ver quadro no comunicado de imprensa [n.º 53/22](#)).

Foram interpostos no Tribunal de Justiça recursos contra esses acórdãos do Tribunal Geral.

Numa série de treze acórdãos hoje proferidos, **o Tribunal de Justiça nega provimento a quase todos os argumentos apresentados pelas companhias aéreas. Só o recurso da SAS Cargo Group tem provimento parcial**, devido a erros cometidos pelo Tribunal Geral no cálculo do montante da coima aplicada a essa companhia aérea.

Primeiro, o Tribunal de Justiça rejeita os argumentos das companhias aéreas que contestam **a competência da Comissão para punir o cartel nos serviços de frete aéreo com partida de países terceiros e destino na União ou no EEE** (fretes de entrada).

O Tribunal de Justiça recorda que a Comissão pode declarar e punir um comportamento adotado fora do território da União ou do EEE, desde que tenha sido aplicado nesse território («critério da execução») ou fosse previsível que aí produzisse um efeito imediato e substancial («critério dos efeitos qualificados»).

A este respeito, o Tribunal de Justiça considera que o Tribunal Geral não cometeu um erro quando confirmou a competência da Comissão exclusivamente com base no critério dos «efeitos qualificados», uma vez que os dois critérios têm caráter alternativo.

Por outro lado, o Tribunal de Justiça recorda que, de acordo com o critério dos efeitos qualificados, a Comissão tem que demonstrar que **os efeitos das práticas em causa devem ser «previsíveis, imediatos e substanciais»**. A este respeito, o Tribunal de Justiça rejeita os diferentes argumentos relativos a erros de direito que o Tribunal Geral teria cometido quando procedeu à sua fiscalização da caracterização desses efeitos.

Segundo, o Tribunal de Justiça rejeita os argumentos das companhias aéreas que se opõem ao facto de os diferentes comportamentos em causa terem sido **qualificados de «infração única e continuada»**. Por um lado, lembra que, quando uma infração se prolonga por vários anos, a ausência de provas diretas da execução de um acordo por uma empresa durante determinados períodos não impede que a sua participação nesse acordo seja, não obstante, declarada relativamente a esses períodos. No entanto, essa declaração tem que se basear em indícios objetivos e concordantes. Por outro lado, o Tribunal de Justiça refere que uma companhia aérea pode ser responsabilizada, mesmo por rotas que não serve. Esclarece que assim é quando essa companhia aérea tiver contribuído, pelo seu comportamento, para os objetivos comuns prosseguidos por todos os participantes no cartel e tinha conhecimento dos comportamentos ilícitos projetados ou postos em prática pelos outros participantes no cartel em causa na prossecução desses mesmos objetivos.

Terceiro, o Tribunal de Justiça responde à argumentação das companhias aéreas que invocam pela primeira vez perante si, embora não o tenham feito no Tribunal Geral, a **prescrição do poder punitivo da Comissão em relação a determinados comportamentos**. O Tribunal de Justiça esclarece que o fundamento baseado no prazo de prescrição desse poder ⁵ não é de conhecimento oficioso pelo Tribunal Geral, tendo que ser arguido pela parte interessada, uma vez que não tem natureza de ordem pública.

No que diz respeito à SAS Cargo Group, o Tribunal de Justiça considera que para garantir uma alegada igualdade de tratamento entre as companhias aéreas, o Tribunal Geral incluiu na base de cálculo o volume de negócios realizado em rotas internas dentro de um mesmo Estado. Ora, segundo o Tribunal de Justiça, o Tribunal Geral não dispunha de elementos que demonstrassem que esses rendimentos das outras companhias aéreas em causa tinham sido integrados no cálculo do montante das suas coimas. Não havendo provas de uma diferença de tratamento, o Tribunal Geral não podia concluir por uma violação do princípio da igualdade nem, com base nisso, alterar o montante da coima aplicada à SAS Cargo Group. O Tribunal de Justiça anula, por conseguinte, o acórdão do Tribunal Geral na parte que se refere a este ponto e em que fixa o montante da coima num nível inferior (ver quadro *infra*).

Quadro recapitulativo dos montantes das coimas

(para as outras companhias aéreas, ver o comunicado de imprensa n.º 53/22)

Companhias aéreas	Montante da coima fixado pela Comissão (milhões de euros)	Montante da coima fixado pelo Tribunal Geral (milhões de euros)	Montante da coima fixado pelo Tribunal de Justiça (milhões de euros)
SAS SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System	5,36 (unicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	7,03 (↑) (unicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,74 (↓) (unicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)

Denmark-Norway-Sweden	4,25 (solidariamente entre SAS Cargo Group e Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	5,94 (↑) (solidariamente entre a SAS Cargo Group e a Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,07 (↓) (solidariamente entre a SAS Cargo Group e a Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	5,27 (solidariamente entre a SAS, a SAS Cargo Group e a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	6,31 (↑) (solidariamente entre a SAS, a SAS Cargo Group e a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	4,37 (↓) (solidariamente entre a SAS, a SAS Cargo Group e a Scandinavian Airlines System Denmark -Norway-Sweden)
	32,98 (solidariamente entre a SAS Cargo Group e a SAS)	29,05 (↓) (solidariamente entre a SAS Cargo Group e a SAS)	27,7 (↓) (solidariamente entre a SAS Cargo Group e a SAS)
	22,31 (unicamente SAS Cargo Group)	21,69 (↓) (unicamente SAS Cargo Group)	21,97 (↑) (unicamente SAS Cargo Group)

NOTA: De um acórdão ou de um despacho do Tribunal Geral pode ser interposto recurso, limitado às questões de direito, no Tribunal de Justiça. Em princípio, o recurso de uma decisão do Tribunal Geral não produz efeitos suspensivos. Se for julgado admissível e procedente, o Tribunal de Justiça anula a decisão do Tribunal Geral. Se o processo estiver em condições de ser julgado, o próprio Tribunal de Justiça pode pronunciar-se definitivamente sobre o litígio. Se o processo não estiver em condições de ser julgado, o Tribunal de Justiça remete o processo ao Tribunal Geral, o qual fica vinculado pela decisão proferida pelo Tribunal de Justiça no âmbito do recurso interposto da sua decisão.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O texto integral e, sendo caso disso, o resumo dos Acórdãos ([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](#) e [C-403/22 P](#)) são publicados no sítio CURIA no dia da prolação.

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

Imagens da prolação do acórdão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!



¹ [Decisão C\(2010\) 7694 final](#) da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (Processo COMP/39258 — Frete aéreo) (ver também os comunicados de imprensa da Comissão [IP/10/1487](#)).

² Acórdãos do Tribunal de 16 de dezembro de 2015 Air Canada/Comissão, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comissão, [T-28/11](#), Japan Airlines/Comissão, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/Comissão, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/Comissão, [T-39/11](#), Latam Airlines Group e Lan Cargo/Comissão, [T-40/11](#), Singapore Airlines e Singapore Airlines Cargo/Comissão ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa e o. /Comissão ([T-46/11](#)), British Airways/Comissão, [T-48/11](#), SAS Cargo Group e outros/Comissão, [T-56/11](#), Air France-KLM/Comissão, [T-62/11](#), Air France/Comissão, [T-63/11](#), Martinair Holland/Comissão, [T-67/11](#) (ver também o comunicado de imprensa [n.º 147/15](#)).

³ [Decisão C\(2017\) 1742 final](#) da Comissão, de 17 de março de 2017, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (Processo AT.39258 — Frete aéreo) (ver também os comunicados de imprensa da Comissão [IP/17/661](#)).

⁴ Acórdãos do Tribunal Geral de 30 de março de 2022: Martinair Holland/Comissão, [T-323/17](#); SAS Cargo Group e o./Comissão [T-324/17](#); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comissão [T-325/17](#); Air Canada/Comissão, [T-326/17](#); Cargolux Airlines/Comissão, [T-334/17](#); Air France-KLM/Comissão, [T-337/17](#); Air France/Comissão, [T-338/17](#); Japan Airlines/Comissão, [T-340/17](#); British Airways/Comissão, [T-341/17](#); Deutsche Lufthansa e o./Comissão, [T-342/17](#); Cathay Pacific Airways/Comissão, [T-343/17](#); Latam Airlines Group e Lan Cargo/Comissão, [T-344/17](#); Singapore Airlines e Singapore Airlines Cargo/Comissão, [T-350/17](#) (ver também o comunicado de imprensa [n.º 53/22](#)).

⁵ Este prazo de prescrição está previsto no artigo 25.º do [Regulamento \(CE\) n.º 1/2003](#) do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos [101.º] e [102.º TFUE].