

Streszczenie decyzji Komisji

z dnia 17 marca 2017 r.

dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego**(Sprawa AT.39258 – Lotniczy transport towarowy)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 1742)

(Jedynie teksty w języku angielskim, francuskim i niderlandzkim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2017/C 188/11)

Dnia 17 marca 2017 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- (1) Decyzja jest skierowana do 19 podmiotów prawnych należących do 10 przedsiębiorstw w związku z naruszeniem art. 101 Traktatu, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (dalej zwanej „umową ze Szwajcarią”) polegającym na koordynowaniu przez nich swoich praktyk cenowych w związku ze świadczonymi usługami lotniczego transportu towarowego. Decyzję przyjęto po wznowieniu postępowania, w wyniku którego przyjęto decyzję C(2010) 7694 final z dnia 9 listopada 2010 r. („decyzja z 2010 r.”), gdyż z powodu naruszenia przepisów postępowania Sąd stwierdził nieważność decyzji z 2010 r.

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- (2) Sprawę wszczęto na podstawie wniosku o zwolnienie z grzywien złożonego w imieniu Deutsche Lufthansa AG oraz kontrolowanych przez nią spółek zależnych: Lufthansa Cargo AG i Swiss w dniu 7 grudnia 2005 r.
- (3) Komisja uzyskała dalsze dowody w wyniku inspekcji przeprowadzonych w dniach 14 i 15 lutego 2006 r. w wielu obiektach należących do podmiotów świadczących usługi lotniczego transportu towarowego w całej UE.
- (4) W okresie od dnia 3 marca 2006 r. do dnia 27 czerwca 2007 r. Komisja otrzymała jedenaście kolejnych wniosków na podstawie zawiadomienia w sprawie łagodzenia kar z 2002 r. Komisja otrzymała także wniosek od przedsiębiorstwa, które nie jest adresatem decyzji ze względu na brak wystarczających dowodów.
- (5) Pisemne zgłoszenie zastrzeżeń przyjęto dnia 18 grudnia 2007 r., po tym jak wszystkie przedsiębiorstwa, których sprawa dotyczy, otrzymały możliwość dostępu do akt sprawy oraz możliwość obrony wobec wstępnego stanowiska Komisji na piśmie oraz podczas składania ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym, które odbyło się w dniach 30 czerwca – 4 lipca 2008 r.
- (6) Dnia 9 listopada 2010 r. Komisja przyjęła decyzję z 2010 r.
- (7) Dnia 16 grudnia 2015 r. Sąd stwierdził nieważność decyzji z 2010 r. zgodnie z żądaniami zawartymi w poszczególnych skargach i orzekł, że decyzja z 2010 r. została niewystarczająco uzasadniona.
- (8) Komisja uwzględniła w decyzji ustalenia Sądu dotyczące niewystarczającego uzasadnienia w decyzji z 2010 r. i kieruje ją do stron w takim zakresie, w jakim stwierdzono w stosunku do nich nieważność decyzji z 2010 r. Ponieważ decyzja z 2010 r. stała się ostateczna w stosunku do Qantas Airways Limited, decyzja nie jest skierowana do tej spółki. Dnia 6 marca 2017 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywną opinię w tej sprawie.

2.2. Krótki opis naruszenia

- (9) Decyzja dotyczy jednego i ciągłego naruszenia art. 101 Traktatu, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 umowy ze Szwajcarią, które to naruszenie obejmowało terytorium EOG i Szwajcarii oraz polegało na koordynowaniu przez adresatów decyzji praktyk cenowych w związku ze świadczonymi usługami lotniczego transportu towarowego z oraz do EOG, a także na terenie EOG, w odniesieniu do dopłaty paliwowej (FSC), dopłaty z tytułu bezpieczeństwa (SSC) i zapłaty prowizji od dopłat.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

- (10) Kontakty w sprawie ustalania cen pomiędzy liniami lotniczymi świadczącymi usługi lotniczego transportu towarowego (dalej zwanymi „przewoźnikami”) początkowo nawiązano w związku z wprowadzeniem dopłaty paliwowej. Przewoźnicy kontaktowali się wówczas ze sobą w kwestii stosowania mechanizmu dopłaty paliwowej, wprowadzenia nowych progów skutkujących podniesieniem poziomu dopłaty paliwowej oraz przewidywanego podwyższenia (lub obniżenia) poziomów dopłat paliwowych. Kontakty te nawiązano początkowo w ramach niewielkiej grupy przewoźników, a następnie rozszerzyły się one na wszystkich adresatów decyzji. Zabiegano za ich pomocą o to, aby wszyscy przewoźnicy świadczący usługi lotniczego transportu towarowego stosowali ryczałtową dopłatę za kilogram w odniesieniu do wszystkich przesyłek i by podwyżki (lub obniżki) były stosowane w pełni i w sposób skoordynowany.
- (11) Współpraca rozszerzyła się na inne obszary bez wpływu na stosowanie dopłaty paliwowej. Przewoźnicy współpracowali mianowicie także przy wprowadzaniu i stosowaniu dopłaty z tytułu bezpieczeństwa. Dopłata z tytułu bezpieczeństwa, podobnie jak dopłata paliwowa, stanowiła element łącznej ceny.
- (12) Przewoźnicy rozszerzyli swoją współpracę o odmowę zapłaty prowizji od dopłat swoim klientom (spedytorom ładunków). Odmawiając zapłaty prowizji, przewoźnicy zadbali o to, by dopłaty nie stały się przedmiotem konkurencji w wyniku negocjacji rabatów z klientami.
- (13) Kontakty opierały się głównie na dwustronnych rozmowach telefonicznych. Ponadto organizowano spotkania dwustronne i wielostronne oraz wymieniano informacje pocztą elektroniczną. W kilku przypadkach spotkania miejscowych rad przedstawicieli linii lotniczych wykorzystywano w celu koordynacji działań w zakresie dopłat. Kontakty miały miejsce zarówno na szczeblu siedziby, jak i na poziomie lokalnym.

2.3. Ocena prawna, adresaci oraz czas uczestnictwa w naruszeniu

- (14) Wprawdzie istnieje tylko jeden kartel, ale w wyniku jego działania zostały naruszone trzy podstawy prawne: art. 101 TFUE, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 umowy ze Szwajcarią⁽¹⁾. Komisja stwierdza naruszenie i nakłada grzywny za różne okresy i w odniesieniu do różnych tras.
- (15) W przypadku usług lotniczego transportu towarowego na terenie EOG Komisja jest właściwym organem, by stwierdzić naruszenie oraz nałożyć grzywny za cały okres od 1999 do 2006 r.
- (16) Przed dniem 1 maja 2004 r. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego⁽²⁾ przyznawało Komisji uprawnienia wykonawcze do stosowania art. 101 TFUE w odniesieniu do transportu lotniczego między portami lotniczymi w UE. Transport lotniczy między portami lotniczymi w UE a portami lotniczymi w państwach trzecich był jednak wyłączony z zakresu tego rozporządzenia. W tych okolicznościach Komisja nie stwierdziła naruszenia i nie nałożyła grzywnien za sposób postępowania przyjęty w transporcie lotniczym między portami lotniczymi w UE a portami lotniczymi w państwach trzecich przed dniem 1 maja 2004 r.
- (17) Rozporządzenie (WE) nr 1/2003 zaczęło być stosowane do celów wykonania Porozumienia EOG na mocy decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 130/2004⁽³⁾ oraz decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 40/2005⁽⁴⁾, którymi zniesiono wyłączenie transportu lotniczego między portami lotniczymi w EOG a portami lotniczymi w państwach trzecich z zakresu przepisów w celu wykonania Porozumienia EOG, w szczególności przez zmianę protokołu 21. Decyzja nr 130/2004 oraz decyzja nr 40/2005 weszły w życie dnia 19 maja 2005 r. i od tej daty rozporządzenie Rady (WE) nr 411/2004⁽⁵⁾ oraz rozporządzenie (WE) nr 1/2003 zaczęły obowiązywać w ramach Porozumienia EOG. W tych okolicznościach Komisja nie stwierdziła naruszenia i nie nałożyła grzywnien za sposób postępowania w przypadku tras między państwami EOG, które nie są państwami członkowskimi UE, a państwami trzecimi przed dniem 19 maja 2005 r.
- (18) Rozporządzenie (WE) nr 1/2003 zaczęło być stosowane do celów wykonywania umowy ze Szwajcarią na mocy decyzji nr 1/2007 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria⁽⁶⁾, na mocy której rozporządzenie włączono do załącznika do umowy ze skutkiem od dnia 5 grudnia 2007 r. Przed włączeniem rozporządzenia (WE) nr 1/2003 do umowy obowiązującym rozporządzeniem wykonawczym było rozporządzenie (EWG) nr 3975/87, które było włączone do załącznika do umowy od jej wejścia w życie w dniu 1 czerwca 2002 r. W tych okolicznościach Komisja nie stwierdziła naruszenia i nie nałożyła grzywnien za sposób postępowania w przypadku tras między UE a Szwajcarią przed dniem 1 czerwca 2002 r. Decyzja nie ma na celu stwierdzenia naruszenia art. 8 umowy ze Szwajcarią dotyczącego usług lotniczego transportu towarowego na trasach między Szwajcarią a państwami trzecimi.

⁽¹⁾ Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego.

⁽²⁾ Dz.U. L 374 z 31.12.1987, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 64 z 10.3.2005, s. 57.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 198 z 28.7.2005, s. 38.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 68 z 6.3.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ Decyzja nr 1/2007 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria ustanowionej na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 5 grudnia 2007 r. zastępująca załącznik do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (Dz.U. L 34 z 8.2.2008, s. 19).

(19) Jeśli chodzi o okres udziału w naruszeniu, dla poszczególnych adresatów decyzji przedstawiał się on następująco:

- I) w przypadku usług lotniczego transportu towarowego na trasach między portami lotniczymi na terenie EOG:
 - a) Air Canada w okresie od dnia 21 września 2000 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - b) Air France-KLM od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - c) Société Air France od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. od dnia 21 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - e) British Airways Plc od dnia 22 stycznia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r. z wyłączeniem okresu od dnia 2 października 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do dopłaty paliwowej oraz dopłaty z tytułu bezpieczeństwa;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. od dnia 22 stycznia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited od dnia 4 stycznia 2000 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. od dnia 25 lutego 2003 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - j) LAN Cargo S.A. od dnia 25 lutego 2003 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - k) Lufthansa Cargo AG od dnia 14 grudnia 1999 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - l) Deutsche Lufthansa AG od dnia 14 grudnia 1999 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - m) SWISS International Air Lines AG od dnia 2 kwietnia 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - n) Martinair Holland N.V. od dnia 22 stycznia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - o) SAS AB od dnia 17 sierpnia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - p) SAS Cargo Group A/S od dnia 1 czerwca 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - q) SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Denmark - Norway - Sweden od dnia 13 grudnia 1999 r. do dnia 28 grudnia 2003 r.;
 - r) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd od dnia 1 lipca 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - s) Singapore Airlines Limited od dnia 4 stycznia 2000 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- II) w przypadku usług lotniczego transportu towarowego na trasach między portami lotniczymi w Unii Europejskiej a portami lotniczymi poza EOG:
 - a) Air Canada w okresie od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - b) Air France-KLM od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - c) Société Air France od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - e) British Airways Plc od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r. z wyłączeniem przewozów towarowych innych niż wykonywane z Hongkongu (Chiny), Japonii, Indii, Tajlandii, Singapuru, Korei Południowej i Brazylii w odniesieniu do dopłaty paliwowej oraz dopłaty z tytułu bezpieczeństwa;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - j) LAN Cargo S.A. od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - k) Lufthansa Cargo AG od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - l) Deutsche Lufthansa AG od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;

- m) SWISS International Air Lines AG od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - n) Martinair Holland N.V. od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - o) SAS AB od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - p) SAS Cargo Group A/S od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - q) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - r) Singapore Airlines Limited od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- III) w przypadku usług lotniczego transportu towarowego na trasach między portami lotniczymi w krajach będących umawiającymi się stronami Porozumienia EOG, ale niebędących państwami członkowskimi a państwami trzecimi:
- a) Air Canada w okresie od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - b) Air France-KLM od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - c) Société Air France od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - e) British Airways Plc od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r. z wyłączeniem przewozów towarowych innych niż wykonywane z Hongkongu (Chiny), Japonii, Indii, Tajlandii, Singapuru, Korei Południowej i Brazylii w odniesieniu do dopłaty paliwowej oraz dopłaty z tytułu bezpieczeństwa;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - j) LAN Cargo S.A. od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - k) Lufthansa Cargo AG od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - l) Deutsche Lufthansa AG od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - m) SWISS International Air Lines AG od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - n) Martinair Holland N.V. od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - o) SAS AB od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - p) SAS Cargo Group A/S od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - q) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - r) Singapore Airlines Limited od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- IV) w przypadku usług lotniczego transportu towarowego na trasach między portami lotniczymi w Unii Europejskiej a portami lotniczymi w Szwajcarii:
- a) Air Canada w okresie od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - b) Air France-KLM od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - c) Société Air France od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - e) British Airways Plc od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r. z wyjątkiem praktyk w odniesieniu do dopłaty paliwowej oraz dopłaty z tytułu bezpieczeństwa;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. od dnia 25 lutego 2003 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - j) LAN Cargo S.A. od dnia 25 lutego 2003 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - k) Lufthansa Cargo AG od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - l) Deutsche Lufthansa AG od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - m) SWISS International Air Lines AG od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;

- n) Martinair Holland N.V. od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- o) SAS AB od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- p) SAS Cargo Group A/S od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- q) SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Denmark - Norway - Sweden od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 28 grudnia 2003 r.;
- r) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- s) Singapore Airlines Limited od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;

2.4. Środki naprawcze

2.4.1. Podstawowa kwota grzywny

- (20) Podstawową kwotę grzywny ustalono przez pomnożenie proporcjonalnej części wartości sprzedaży usług lotniczego transportu towarowego osiągniętej przez każde z przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym w 2005 r., który był ostatnim pełnym rokiem przed zakończeniem działalności kartelu, przez liczbę lat, w czasie których dane przedsiębiorstwo uczestniczyło w naruszeniu (kwota zmienna), a następnie doliczenie dodatkowej kwoty, której wysokość również obliczono jako proporcjonalną część wartości sprzedaży, w celu zniechęcenia przedsiębiorstw do uczestnictwa w praktykach uzgodnionych w formie kartelu.
- (21) W celu obliczenia tej kwoty podstawowej Komisja uwzględniła sprzedaż, z którą naruszenie wiąże się bezpośrednio lub pośrednio, mianowicie sprzedaż usług lotniczego transportu towarowego (i) między portami lotniczymi w EOG, (ii) między portami lotniczymi w UE a portami lotniczymi w państwach trzecich ⁽¹⁾, (iii) między portami lotniczymi w EOG (z wyłączeniem portów lotniczych w UE) a portami lotniczymi w państwach trzecich oraz (iv) między portami lotniczymi w UE a portami lotniczymi w Szwajcarii.
- (22) Jeśli chodzi o usługi świadczone między państwami EOG a państwami trzecimi (ppkt (ii) oraz (iii) powyżej), zważywszy że zarówno trasy przylotowe, jak i wylotowe są istotne przy obliczeniu wartości sprzedaży, przy określaniu kwoty podstawowej należy uznać, że część szkody wynikającej z działania kartelu w odniesieniu do tych tras (zarówno przylotowych, jak i wylotowych) pomiędzy EOG a państwami trzecimi prawdopodobnie poniosą kraje spoza EOG ⁽²⁾. W związku z tym w decyzji zastosowano zmniejszenie w tym przypadku podstawowej kwoty grzywny o 50 % w odniesieniu do tych tras, których punktem początkowym lub końcowym jest państwo trzecie.
- (23) Biorąc pod uwagę w szczególności charakter naruszenia, które polegało na porozumieniach i praktykach dotyczących ustalania cen, a także zasięg geograficzny działania kartelu obejmujący terytorium EOG, zarówno kwotę zmienną, jak i kwotę dodatkową ustalono na poziomie 16 %.

2.4.2. Dostosowania kwoty podstawowej

2.4.2.1. Okoliczności obciążające

- (24) Komisja zwiększyła grzywny w stosunku do SAS o 50 %, ponieważ przedsiębiorstwo to już raz zostało ukarane za udział w kartelu w przeszłości ⁽³⁾.

2.4.2.2. Okoliczności łagodzące

- (25) W decyzji stwierdza się, że przewoźnicy byli upoważnieni lub zachęceni do uzgadniania cen ze swoimi bezpośrednimi konkurentami na niektórych trasach przepisami niektórych państw trzecich oraz postanowieniami niektórych dwustronnych umów o świadczeniu usług lotniczych. Takie środowisko regulacyjne stanowi okoliczność łagodzącą, która uzasadnia 15 % zmniejszenie grzywien w stosunku do wszystkich podmiotów, do których skierowana jest decyzja.
- (26) W decyzji stwierdza się ponadto, że trzy przedsiębiorstwa, mianowicie Air Canada, Latam oraz SAS uczestniczyły w naruszeniu w ograniczonym stopniu. Wynika to z faktu, że ci uczestnicy prowadzili działalność w peryferyjnym obszarze działalności kartelu, zawarli ograniczoną liczbę umów z innymi przewoźnikami i byli zaangażowani w mniejszą liczbę działań kartelu. W odniesieniu do tych trzech przedsiębiorstw zastosowano obniżkę w wysokości 10 %.

2.4.3. Zastosowanie pułapu 10 % obrotów

- (27) Grzywny w stosunku do dwóch przedsiębiorstw przekroczyłyby dopuszczony prawem maksymalny pułap 10 % ich obrotów na świecie za 2016 r., i w związku z tym zostały one odpowiednio obniżone. Ponadto ze względu na stwierdzenie nieważności decyzji z 2010 r. ze względów proceduralnych Komisja skorzystała ze swobody uznania i zmniejszyła skorygowaną kwotę podstawową grzywny do 10 % obrotów na świecie za 2009 r., w przypadku gdy obrót adresata w 2016 r. był wyższy niż w 2009 r.

⁽¹⁾ Odniesienia w niniejszym streszczeniu do „państwa trzeciego” lub „państw trzecich” nie obejmują Szwajcarii.

⁽²⁾ Kwestia ta nie występuje, jeżeli chodzi o Szwajcarię, ponieważ w tym przypadku Komisja działa na podstawie umowy ze Szwajcarią w imieniu obu stron, więc istotna jest całość szkody wynikającej z działalności kartelu na tych trasach.

⁽³⁾ Decyzja Komisji 2001/716/WE z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. L 265 z 5.10.2001, s. 15). Zwiększenia grzywny za ponowne naruszenie nie zastosowano w stosunku do spółki macierzystej SAS AB, ponieważ spółka ta nie sprawowała kontroli nad spółką dopuszczającą się naruszenia, Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, w czasie poprzedniego naruszenia.

2.4.4. Zastosowanie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2002 r. – zmniejszenie grzywien

- (28) Komisja całkowicie zwolniła z grzywien przedsiębiorstwo Deutsche Lufthansa AG oraz jego spółki zależne: Lufthansa Cargo oraz SWISS i zastosowała obniżkę grzywny za współpracę na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar z 2002 r. w stosunku do Martinair (w wysokości 50 %), Japan Airlines (25 %), Air France i KLM (20 %), Cathay Pacific (20 %), Latam (20 %), Air Canada (15 %), Cargolux (15 %), SAS (15 %) oraz British Airways (10 %).

2.4.5. Zdolność do zapłaty grzywny

- (29) Ponadto Komisja odrzuciła wniosek, w którym powołano się na niezdolność do zapłaty grzywny na podstawie wytycznych Komisji w sprawie ustalania grzywien z 2006 r. Przedsiębiorstwo występujące z wnioskiem nie spełniało warunków zmniejszenia grzywny.

3. GRZYWNY

- (30) Na podstawie w art. 23 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 nałożono następujące grzywny:

- a) Air Canada: 21 037 500 EUR;
 - b) Air France-KLM i Société Air France solidarnie: 182 920 000 EUR;
 - c) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V.: 2 720 000 EUR;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. i Air France-KLM solidarnie: 124 440 000 EUR;
 - e) British Airways Plc: 104 040 000 EUR;
 - f) Cargolux Airlines International S.A.: 79 900 000 EUR;
 - g) Cathay Pacific Airways Ltd: 57 120 000 EUR;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd.: 35 700 000 EUR;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. i LAN Cargo S.A. solidarnie: 8 220 000 EUR;
 - j) Lufthansa Cargo AG i Deutsche Lufthansa AG solidarnie: 0 EUR;
 - k) SWISS International Air Lines AG: 0 EUR;
 - l) SWISS International Air Lines AG i Deutsche Lufthansa AG solidarnie: 0 EUR;
 - m) Martinair Holland N.V.: 15 400 000 EUR;
 - n) SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark – Norway - Sweden: 5 355 000 EUR;
 - o) SAS Cargo Group A/S i SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark – Norway - Sweden solidarnie: 4 254 250 EUR;
 - p) SAS Cargo Group A/S, SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark – Norway - Sweden i SAS AB solidarnie: 5 265 750 EUR;
 - q) SAS Cargo Group A/S i SAS AB solidarnie: 32 984 250 EUR;
 - r) SAS Cargo Group A/S: 22 308 250 EUR;
 - s) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd i Singapore Airlines Limited solidarnie: 74 800 000 EUR.
-