



Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (pierwsza izba)

z dnia 16 grudnia 2015 r. *

Konkurencja — Porozumienia, decyzje i uzgodnione praktyki — Europejski rynek lotniczego przewozu towarów — Porozumienia i uzgodnione praktyki w zakresie wielu składników cen za usługi lotniczego przewozu towarów (ustanowienie dopłat paliwowych i dopłat z tytułu bezpieczeństwa, odmowa zapłaty prowizji od dopłat) — Artykuł 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy między Wspólnotą a Szwajcarią w sprawie transportu lotniczego — Obowiązek uzasadnienia

W sprawie T-67/11

Martinair Holland NV, z siedzibą w Haarlemmermeer (Niderlandy), reprezentowana przez adwokata R. Wesselinga,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, reprezentowanej początkowo przez S. Noë, N. von Lingena oraz Ch. Giolita, a następnie przez S. Noë, Ch. Giolita i A. Dawesa, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez B. Doherty'ego, barrister,

strona pozwana,

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2010) 7694 wersja ostateczna z dnia 9 listopada 2010 r. dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa COMP/39258 – Lotniczy przewóz towarów) w części, w której dotyczy ona skarżącej, lub przynajmniej stwierdzenie nieważności art. 5 lit. b) tej decyzji w części nakładającej na skarżącą grzywnę, bądź obniżenie kwoty tej grzywny,

SĄD (pierwsza izba),

w składzie: H. Kanninen (sprawozdawca), prezes, I. Pelikánová i E. Buttigieg, sędziowie,

sekretarz: S. Spyropoulos, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 21 maja 2015 r.,

wydaje następujący

* Język postępowania: angielski.

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

- 1 Skarżąca, *Martinair Holland NV*, jest spółką transportu lotniczego prowadzącą działalność na rynku lotniczego przewozu towarów (zwanego dalej „przewozem towarów”).
- 2 W dniu 7 grudnia 2005 r. Komisja Wspólnot Europejskich otrzymała wniosek o zwolnienie z grzywny na podstawie jej komunikatu w sprawie zwolnienia z grzywien oraz zmniejszania grzywien w przypadkach karteli (Dz.U. 2002, C 45, s. 3, zwanego dalej „komunikatem z 2002 r. w sprawie łagodzenia sankcji”) złożony przez *Deutsche Lufthansa AG* (zwaną dalej „*Lufthansą*”) i jej spółki zależne, *Lufthansa Cargo AG* i *Swiss International Air Lines AG* (zwaną dalej „*Swissem*”). Zgodnie z tym wnioskiem między wieloma przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na rynku przewozu towarów (zwanymi dalej „przewoźnikami”) miały miejsce kontakty antykonkurencyjne dotyczące między innymi:
 - dopłaty paliwowej (zwanej dalej „DP”), która została wprowadzona w związku z rosnącą ceną paliw;
 - dopłaty z tytułu bezpieczeństwa (zwanej dalej „DB”), która została wprowadzona w związku z kosztami pewnych środków bezpieczeństwa narzuconych po atakach terrorystycznych z dnia 11 września 2001 r.
- 3 W dniach 14 i 15 lutego 2006 r. Komisja przeprowadziła niespodziewane kontrole zgodnie z art. 20 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. [101 TFUE] i [102 TFUE] (Dz.U. L 1, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 8, t. 2, s. 205).
- 4 Po kontrolach wielu przewoźników, jak również skarżąca, złożyło wniosek na podstawie komunikatu z 2002 r. w sprawie łagodzenia sankcji.
- 5 W dniu 19 grudnia 2007 r. Komisja skierowała pismo w sprawie przedstawienia zarzutów do 27 przewoźników, w tym do skarżącej (zwane dalej „pismem w sprawie przedstawienia zarzutów”). Instytucja ta wskazała, że przewoźnicy ci naruszyli art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) i art. 8 umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (zwanej dalej „umową szwajcarską”) poprzez uczestnictwo w światowym kartelu dotyczącym między innymi DP, DB i odmowy zapłaty prowizji od dopłat (zwanej dalej „odmową zapłaty prowizji”). W odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów jego adresaci przedłożyli uwagi na piśmie. Przesłuchanie odbyło się w dniach od 30 czerwca do 4 lipca 2008 r.
- 6 W dniu 9 listopada 2010 r. Komisja wydała decyzję C(2010) 7694 wersja ostateczna dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej (sprawa COMP/39258 – Lotniczy przewóz towarów) (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”). Zaskarżona decyzja została skierowana do 21 następujących przewoźników (zwanych dalej „oskarżonymi przewoźnikami”):
 - *Air Canada*;
 - *Air France-KLM*;
 - *Société Air France SA* (zwanej dalej „*Air France*”);
 - *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (zwanej dalej „*KLM*”);

- British Airways plc;
 - Cargolux Airlines International SA (zwanej dalej „Cargolux”);
 - Cathay Pacific Airways Ltd (zwanej dalej „CPA”);
 - Japan Airlines Corp.;
 - Japan Airlines International Co. Ltd (zwanej dalej „Japan Airlines”);
 - Lan Airlines SA (zwanej dalej „LAN”);
 - Lan Cargo SA (zwanej dalej „LAN Cargo”);
 - Lufthansy Cargo;
 - Lufthansy;
 - Swissu;
 - skarżącej;
 - Qantas Airways Ltd (zwanej dalej „Qantas”);
 - SAS AB;
 - SAS Cargo Group A/S (zwanej dalej „SAS Cargo”);
 - Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (zwanej dalej „Scandinavian Airlines”);
 - Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (zwanej dalej „SAC”);
 - Singapore Airlines Ltd.
- 7 Odstąpiono od zarzutów postawionych prowizorycznie innym adresatom pisma w sprawie przedstawienia zarzutów.
- 8 W uzasadnieniu zaskarżonej decyzji Komisja opisała jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej, obejmujące terytorium EOG i Szwajcarię, w drodze którego to naruszenia oskarżeni przewoźnicy koordynowali swoje zachowanie w zakresie opłat za dostarczanie usług przewozu towarów.
- 9 Sentencja zaskarżonej decyzji w części dotyczącej skarżącej brzmi następująco:

„Artykuł 1

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględnić w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie EOG w następujących okresach:

[...]

i) [skarżąca] w okresie od 22 stycznia 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;

[...]

Artykuł 2

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 TFUE, uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględnić w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii Europejskiej a portami lotniczymi położonymi poza EOG w następujących okresach:

[...]

o) [skarżąca] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;

[...]

Artykuł 3

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 53 porozumienia EOG, uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględnić w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w państwach, które są stronami porozumienia EOG, lecz nie są państwami członkowskimi, a państwami trzecimi w następujących okresach:

[...]

m) [skarżąca] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;

[...]

Artykuł 4

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 8 umowy [...] [szwajcarskiej], uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględnić w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii [...] a portami lotniczymi położonymi w Szwajcarii w następujących okresach:

[...]

i) [skarżąca] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;

[...]

Artykuł 5

Następujące grzywny zostały nałożone za naruszenia wymienione w art. 1–4:

[...]

m) [na skarżąca]: 29 500 000 [EUR];

[...]

Artykuł 6

Przedsiębiorstwa wymienione w art. 1–4 natychmiast zaprzestają naruszeń, o których mowa w powyższych artykułach, o ile jeszcze tego nie uczyniły.

Od tej pory powstrzymują się one od wszelkich działań lub zachowań, o których mowa w art. 1–4, jak również od wszelkich działań lub zachowań o takim samym lub podobnym celu lub skutku.

Artykuł 7

Adresatami niniejszej decyzji są:

[...]

[skarżąca]

[...]”.

Postępowanie

- 10 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 24 stycznia 2011 r. skarżąca wniosła skargę w niniejszej sprawie. Komisja złożyła odpowiedź na skargę w dniu 27 maja 2011 r.
- 11 Postanowieniem z dnia 29 czerwca 2011 r. Sąd zgodnie z art. 47 § 1 swojego regulaminu postępowania z dnia 2 maja 1991 r. zdecydował nie zezwolić na drugą wymianę pism procesowych.
- 12 Postanowieniem prezesa Sądu z dnia 1 grudnia 2011 r. jeden z sędziów szóstej izby Sądu, to jest składu orzekającego, do którego został przydzielony sędzia sprawozdawca, został zastąpiony przez innego sędziego.
- 13 Postanowieniem prezesa Sądu z dnia 17 stycznia 2013 r. sędzia sprawozdawca został zastąpiony przez nowego sędziego i niniejsza sprawa została przydzielona nowemu sędziemu sprawozdawcy, wchodzącemu w skład szóstej izby.
- 14 Na żądanie Sądu wystosowane w ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 64 regulaminu postępowania z dnia 2 maja 1991 r. skarżąca przedstawiła, pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 5 lipca 2013 r., uwagi w przedmiocie odpowiedzi na skargę. Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 27 września 2013 r. Komisja przedstawiła uwagi na temat tych uwag.
- 15 Ze względu na zmianę składu izb Sądu sędzia sprawozdawca został przydzielony do pierwszej izby, której w rezultacie w dniu 2 października 2013 r. przekazana została niniejsza sprawa.
- 16 Na podstawie sprawozdania sędziego sprawozdawcy Sąd (pierwsza izba) zdecydował o otwarciu ustnego etapu postępowania. Ponadto w ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 64 regulaminu postępowania z dnia 2 maja 1991 r. Sąd zadał stronom pytania na piśmie, na które to pytania odpowiadały one w wyznaczonym terminie.

- 17 W dniu 28 kwietnia 2015 r. Sąd wezwał skarżącą do poinformowania go, czy sprawozdanie na rozprawę zawiera dane poufne w stosunku do opinii publicznej. W dwóch wiadomościach elektronicznych z dnia 4 maja 2015 r. skarżąca z jednej strony poprosiła, by niektóre dane zawarte w sprawozdaniu na rozprawę nie zostały ujawnione opinii publicznej, a z drugiej strony przedstawiła pewne uwagi na temat wspomnianego sprawozdania, co Sąd uwzględnił.
- 18 Na rozprawie w dniu 21 maja 2015 r. wysłuchano stanowisk stron i ich odpowiedzi na pytania zadane przez Sąd.

Żądania stron

- 19 Skarżąca wnosi do Sądu o:
- stwierdzenie nieważności art. 1–7 zaskarżonej decyzji w całości lub w części w dotyczącym jej zakresie;
 - lub obniżenie kwoty grzywny przewidzianej w art. 5 lit. m) zaskarżonej decyzji;
 - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 20 Komisja wnosi do Sądu o:
- oddalenie skargi;
 - obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

Co do prawa

- 21 Skarżąca podnosi na poparcie skargi dwa zarzuty, z których pierwszy oparty jest na naruszeniu obowiązku uzasadnienia, prawa do dobrej administracji, prawa do skutecznej skargi i do rzetelnego procesu sądowego, domniemania niewinności i prawa do obrony, zaś drugi – na oczywistym błędzie w ocenie przy obliczaniu grzywny, na naruszeniu rozporządzenia nr 1/2003, wytycznych w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1/2003 (Dz.U. 2006, C 210, s. 2), zasad proporcjonalności i równego traktowania oraz obowiązku uzasadnienia.
- 22 Zarzut pierwszy składa się z dwóch części, z których pierwsza jest oparta na naruszeniu obowiązku uzasadnienia i prawa do dobrej administracji, zaś druga na naruszeniu prawa do dobrej administracji, prawa do skutecznej skargi i do rzetelnego procesu sądowego, domniemania niewinności oraz prawa do obrony.
- 23 W ramach pierwszej części zarzutu pierwszego skarżąca twierdzi między innymi, że zaskarżona decyzja nie pozwala jej ustalić charakteru i zakresu zarzucanego jej naruszenia lub zarzucanych jej naruszeń, gdyż w sentencji zaskarżonej decyzji wymieniono cztery naruszenia odnoszące się do różnych okresów i tras, które to naruszenia zostały popełnione przez różnych przewoźników, podczas gdy w uzasadnieniu jest mowa o jednym jednolitym i ciągłym naruszeniu na skalę światową obejmującym wszystkie trasy. Dodaje ona, że z uwagi na to, iż w zaskarżonej decyzji Komisja zbadała przesłanki stosowania art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej wyłącznie w odniesieniu do istnienia domniemanego kartelu światowego, stwierdzenie czterech naruszeń w sentencji nie może mieć za podstawę oceny okoliczności faktycznych i dowodów dokonanej w uzasadnieniu. Zdaniem skarżącej Komisja nie zbadała w zaskarżonej decyzji kwestii, czy uwzględnione przez nią okoliczności faktyczne i zgromadzone przez nią dowody popierają cztery konkretne naruszenia, o których mowa odpowiednio w art. 1–4 tej decyzji.

- 24 I tak, w pierwszej części zarzutu pierwszego skarżąca utrzymuje zasadniczo, że zaskarżona decyzja jest obciążona błędem w uzasadnieniu, ponieważ uzasadnienie i sentencja tej decyzji są ze sobą sprzeczne, co Komisja kwestionuje.
- 25 W powyższym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecnictwem uzasadnienie wymagane przez art. 296 ust. 2 TFUE powinno przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie instytucji, która wydała kwestionowany akt, tak aby umożliwić zainteresowanym zapoznanie się z podstawami podjętej decyzji w celu obrony ich praw, a sądowi Unii Europejskiej przeprowadzenie kontroli tego aktu (zob. podobnie wyroki: z dnia 25 czerwca 1998 r., *British Airways i in./Komisja*, T-371/94 i T-394/94, Rec, EU:T:1998:140, pkt 89; z dnia 29 czerwca 2012 r., *GDF Suez/Komisja*, T-370/09, Zb.Orz., EU:T:2012:333, pkt 117). Wymóg uzasadnienia należy oceniać w świetle okoliczności danego przypadku, w szczególności w świetle treści aktu, charakteru przywołanych argumentów oraz interesu, jaki w uzyskaniu wyjaśnień mogą mieć adresaci aktu lub inne osoby, których akt dotyczy bezpośrednio i indywidualnie (zob. podobnie wyroki: z dnia 2 kwietnia 1998 r., *Komisja/Sytraval i Brink's France*, C-367/95 P, Rec, EU:C:1998:154, pkt 63; z dnia 15 marca 2000 r., *Cimenteries CBR i in./Komisja*, T-25/95, T-26/95, od T-30/95 do T-32/95, od T-34/95 do T-39/95, od T-42/95 do T-46/95, T-48/95, od T-50/95 do T-65/95, od T-68/95 do T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 i T-104/95, Rec, EU:T:2000:77, pkt 469).
- 26 Nie ma wymogu, by uzasadnienie wyszczególniało wszystkie istotne okoliczności faktyczne i prawne, ponieważ ocena, czy uzasadnienie aktu spełnia wymogi art. 296 TFUE, winna nie tylko opierać się na jego brzmieniu, ale także uwzględniać okoliczności jego wydania, jak również ogół przepisów prawa regulującego daną dziedzinę (zob. podobnie ww. w pkt 25 wyrok *Komisja/Sytraval i Brink's France*, EU:C:1998:154, pkt 63; wyrok z dnia 2 lutego 2012 r., *Denki Kagaku Kogyo i Denka Chemicals/Komisja*, T-83/08, EU:T:2012:48, pkt 91).
- 27 Nie zmienia to jednak faktu, że do celów uzasadnienia decyzji wydanej po to, aby zapewnić stosowanie reguł konkurencji, Komisja jest zobowiązana na podstawie art. 296 TFUE przedstawić przynajmniej okoliczności faktyczne i rozważania, które mają zasadnicze znaczenie w świetle systematyki tej decyzji, umożliwiając tym samym właściwemu sądowi i zainteresowanym stronom zapoznanie się z warunkami, w jakich instytucja ta zastosowała prawo Unii (zob. podobnie ww. w pkt 26 wyrok *Denki Kagaku Kogyo i Denka Chemicals/Komisja*, T-83/08, EU:T:2012:48, pkt 91).
- 28 Ponadto uzasadnienie powinno być logiczne, a w szczególności nie może wykazywać wewnętrznych sprzeczności utrudniających prawidłowe zrozumienie powodów leżących u podstaw danego aktu (zob. podobnie wyroki: z dnia 10 lipca 2008 r., *Bertelsmann i Sony Corporation of America/Impala*, C-413/06 P, Zb.Orz., EU:C:2008:392, pkt 169; z dnia 29 września 2011 r., *Elf Aquitaine/Komisja*, C-521/09 P, Zb.Orz., EU:C:2011:620, pkt 151).
- 29 Należy dodać, że mimo przepisów art. 23 ust. 5 rozporządzenia nr 1/2003, z których wynika, iż decyzje nakładające grzywny z tytułu naruszenia prawa konkurencji nie mają charakteru prawnokarnego, naruszenie art. 101 ust. 1 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej zakłada istnienie zachowania, które jest powszechnie postrzegane jako oszukańcze i szkodliwe dla interesu publicznego, które powoduje realną stygmatyzację i które może doprowadzić do nałożenia na odpowiedzialne przedsiębiorstwa grzywien mogących wynosić do 10% wartości ich obrotów rocznych, czyli niewątpliwie surowych (zob. opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie *KME Germany i in./Komisja*, C-272/09 P, Zb.Orz., EU:C:2011:63, pkt 64). Zważywszy na charakter omawianych naruszeń, jak również na charakter i stopień surowości związanych z nimi sankcji (zob. wyrok z dnia 27 marca 2014 r., *Saint-Gobain Glass France i in./Komisja*, T-56/09 i T-73/09, Zb.Orz., EU:T:2014:160, pkt 78 i przytoczone tam orzecznictwo), wchodzą one w zakres spraw karnych w rozumieniu art. 6 europejskiej Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, podpisanej w Rzymie w dniu 4 listopada 1950 r. (zwaney dalej „EKPC”), jak wynika w szczególności z wyroku Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (zwanego dalej „ETPC”) z dnia 27 września 2011 r. w sprawie *A. Menarini Diagnostis przeciwko Włochom*, nr 43509/08, §§ 39–44.

- 30 Co więcej, w pkt 58 i 59 ww. w pkt 29 wyroku A. Menarini Diagnostis przeciwko Włochom ETPC przypomniał, że jeżeli „kara” została nałożona decyzją organu administracyjnego, zainteresowany musi móc zakwestionować taką decyzję wydaną w stosunku do niego przed sądem oferującym gwarancje przewidziane w art. 6 EKPC (zob. podobnie wyrok z dnia 18 lipca 2013 r., Schindler Holding i in./Komisja, C-501/11 P, Zb.Orz., EU:C:2013:522, pkt 34).
- 31 Otóż zasada skutecznej ochrony sądowej, ogólna zasada prawa Unii, która jest obecnie wyrażona w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i która w prawie Unii odpowiada art. 6 ust. 1 EKPC (zob. wyrok z dnia 10 lipca 2014 r., Telefónica i Telefónica de España/Komisja, C-295/12 P, Zb.Orz., EU:C:2014:2062, pkt 57 i przytoczone tam orzecznictwo), oznacza, że sentencja decyzji wydanej przez Komisję, w której stwierdza ona naruszenia reguł konkurencji, powinna być szczególnie jasna i dokładna oraz że przedsiębiorstwa, które zostały uznane za odpowiedzialne i ukarane, powinny być w stanie zrozumieć i zakwestionować przypisanie tej odpowiedzialności i nałożenie na nie tych sankcji, które wynikają z treści owej sentencji.
- 32 Należy bowiem przypomnieć, że to właśnie w sentencji decyzji Komisja wskazuje charakter i zakres karanych przez nią naruszeń. Należy zauważyć, że co do zasady w odniesieniu do zakresu i charakteru karanych naruszeń ważniejsza jest właśnie sentencja, a nie uzasadnienie. Wyłącznie w przypadku, gdy sentencja nie jest jasno sformułowana, należy dokonać jej wykładni z uwzględnieniem uzasadnienia decyzji. Jak uznał sąd Unii, w celu ustalenia osób, do których odnosi się decyzja stwierdzająca naruszenie, należy oprzeć się na sentencji tej decyzji, o ile nie wzbudza ona wątpliwości (wyroki: z dnia 16 grudnia 1975 r., Suiker Unie i in./Komisja, od 40/73 do 48/73, 50/73, od 54/73 do 56/73, 111/73, 113/73 i 114/73, Rec, EU:C:1975:174, pkt 315; z dnia 11 grudnia 2003 r., Adriatica di Navigazione/Komisja, T-61/99, Rec, EU:T:2003:335, pkt 43).
- 33 Ponadto należy także przypomnieć, że art. 101 ust. 1 TFUE wywołuje bezpośrednie skutki w stosunkach między jednostkami i przyznaje im prawa, co wymaga, by każda osoba mogła żądać naprawienia szkody, która została jej wyrządzona przez umowę lub zachowanie mogące ograniczyć lub zakłócić konkurencję. Sądy krajowe, które w ramach swojej właściwości muszą stosować powyższe postanowienie, są zatem zobowiązane nie tylko do zapewnienia pełnej skuteczności tego postanowienia, lecz także do ochrony wspomnianych praw (wyrok z dnia 6 czerwca 2013 r., Donau Chemie i in., C-536/11, Zb.Orz., EU:C:2013:366, pkt 21, 22). A zatem każda osoba jest uprawniona, by żądać naprawienia wyrządzonej szkody, jeśli między tą szkodą a porozumieniem lub praktyką zakazaną przez art. 101 TFUE istnieje związek przyczynowy (wyroki: z dnia 13 lipca 2006 r., Manfredi i in., od C-295/04 do C-298/04, Zb.Orz., EU:C:2006:461, pkt 61; z dnia 6 listopada 2012 r., Otis i in., C-199/11, Zb.Orz., EU:C:2012:684, pkt 43).
- 34 Zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2003, jeżeli sądy krajowe orzekają w sprawie podlegających art. 101 TFUE porozumień, decyzji lub praktyk, które są już przedmiotem decyzji Komisji, nie mogą one wydawać orzeczeń sprzecznych z decyzją wydaną przez Komisję.
- 35 W powyższym względzie należy uznać – wbrew temu, co Komisja twierdziła na rozprawie – że sąd krajowy wydałby orzeczenie sprzeczne z decyzją wydaną przez tę instytucję nie tylko wtedy, gdyby zakwalifikował inaczej pod względem prawnym badane antykonkurencyjne zachowania, lecz także wtedy, gdyby jego orzeczenie różniło się od decyzji Komisji co do czasowego lub geograficznego zakresu badanych zachowań lub co do odpowiedzialności lub braku odpowiedzialności osób, które były objęte dochodzeniem dotyczącym spornych zachowań i w odniesieniu do których odpowiedzialność była badana w decyzji Komisji.
- 36 Z powyższego wynika, że sądy krajowe są związane decyzją wydaną przez Komisję, o ile nie stwierdzono jej nieważności, co wymaga, aby brzmienie jej sentencji było jednoznaczne.

- 37 W szczególności sądy krajowe powinny być w stanie zrozumieć na podstawie jasnego brzmienia sentencji decyzji stwierdzającej istnienie naruszenia reguł konkurencji zakres tego naruszenia, jak również zidentyfikować osoby, które są za owo naruszenie odpowiedzialne, aby móc wyciągnąć konieczne skutki w związku z powództwami o naprawienie szkód wyrządzonych naruszeniem, wytoczonych przez osoby, które zostały poszkodowane wskutek tego samego naruszenia.
- 38 Wreszcie należy zauważyć, że pełna skuteczność art. 101 TFUE byłaby zakwestionowana, gdyby prawo danej osoby do żądania od innej osoby naprawienia poniesionej szkody było w sposób kategoryczny uzależnione od istnienia związku umownego między tymi dwiema osobami (zob. podobnie wyrok z dnia 5 czerwca 2014 r., Kone i in., C-557/12, Zb.Orz., EU:C:2014:1317, pkt 33). Nie można zatem wykluczyć, że osoba uznana za odpowiedzialną za naruszenie reguł konkurencji stwierdzone przez Komisję będzie zobowiązana do naprawienia szkody wyrządzonej klientom innych osób, które zostały uznane za odpowiedzialne za to samo naruszenie. W takim przypadku, i o ile przewiduje to prawo krajowe, przed sądy krajowe mogą być wytaczane powództwa regresowe między tymi osobami. Treść sentencji decyzji stwierdzającej naruszenie reguł konkurencji wydaje się z tego punktu widzenia decydująca dla ustalenia wzajemnych praw i obowiązków między osobami, których dotyczy ta decyzja.
- 39 Sąd krajowy może także – o ile przewiduje to prawo krajowe – być zobowiązany uznać, że wszystkie osoby, które zostały uznane za odpowiedzialne za naruszenie reguł konkurencji stwierdzone przez Komisję, są zobowiązane do solidarnego naprawienia wyrządzonej szkody. W takim przypadku treść sentencji decyzji stwierdzającej naruszenie reguł konkurencji może być także decydująca w odniesieniu do osób, których dotyczy ta decyzja.
- 40 W świetle powyższych rozważań należy zatem sprawdzić w pierwszej kolejności, czy – jak utrzymuje skarżąca – istnieje sprzeczność między uzasadnieniem a sentencją zaskarżonej decyzji.
- 41 Jeśli chodzi o sentencję zaskarżonej decyzji, jej art. 1–4 mają następujące brzmienie:

„Artykuł 1

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględnić w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie EOG w następujących okresach:

- a) Air France-KLM w okresie od 7 grudnia 1999 r. do 14 lutego 2006 r.;
- b) [...] Air France w okresie od 7 grudnia 1999 r. do 14 lutego 2006 r.;
- c) KLM [...] w okresie od 21 grudnia 1999 r. do 14 lutego 2006 r.;
- d) British Airways [...] w okresie od 22 stycznia 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;
- e) Cargolux [...] w okresie od 22 stycznia 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;
- f) Lufthansa Cargo [...] w okresie od 14 grudnia 1999 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- g) [...] Lufthansa [...] w okresie od 14 grudnia 1999 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- h) Swiss [...] w okresie od 2 kwietnia 2002 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- i) [skarżąca] w okresie od 22 stycznia 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;

- j) SAS [...] w okresie od 17 sierpnia 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;
- k) SAS Cargo [...] w okresie od 1 czerwca 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;
- l) Scandinavian Airlines [...] w okresie od 13 grudnia 1999 r. do 28 grudnia 2003 r.

Artykuł 2

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 TFUE, uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględnić w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii [...] a portami lotniczymi położonymi poza EOG w następujących okresach:

- a) Air Canada w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- b) Air France-KLM w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- c) [...] Air France w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- d) KLM [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- e) British Airways [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- f) Cargolux [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- g) [CPA] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- h) Japan Airlines [Corp.] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- i) Japan Airlines [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- j) LAN [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- k) LAN Cargo [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- l) Lufthansa Cargo [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- m) [...] Lufthansa [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- n) Swiss [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- o) [skarżąca] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- p) Qantas [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- q) SAS [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- r) SAS Cargo [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- s) [SAC] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
- t) Singapore Airlines [...] w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.

Artykuł 3

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 53 porozumienia EOG, uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględniać w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w państwach, które są stronami porozumienia EOG, lecz nie są państwami członkowskimi, a państwami trzecimi w następujących okresach:

- a) Air Canada w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- b) Air France-KLM w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- c) [...] Air France w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- d) KLM [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- e) British Airways [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- f) Cargolux [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- g) [CPA] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- h) Japan Airlines [Corp.] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- i) Japan Airlines [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- j) Lufthansa Cargo [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- k) [...] Lufthansa [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- l) Swiss [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- m) [skarżąca] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- n) Qantas [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- o) SAS [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- p) SAS Cargo [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- q) [SAC] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
- r) Singapore Airlines [...] w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.

Artykuł 4

Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 8 umowy [...] [szwajcarskiej], uczestnicząc w naruszeniu składającym się z porozumień oraz uzgodnionych praktyk, za pomocą których koordynowały one różne składniki cen, jakie należało uwzględniać w odniesieniu do usług przewozu towarów [...] na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii [...] a portami lotniczymi położonymi w Szwajcarii w następujących okresach:

- a) Air France-KLM w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;

- b) [...] Air France w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- c) KLM [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- d) British Airways [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- e) Cargolux [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- f) Lufthansa Cargo [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- g) [...] Lufthansa [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- h) Swiss [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 7 grudnia 2005 r.;
- i) [skarżąca] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- j) SAS [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- k) SAS Cargo [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
- l) Scandinavian Airlines [...] w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 28 grudnia 2003 r.”.

42 Skarżąca twierdzi zasadniczo, że dosłowna lektura art. 1–4 zaskarżonej decyzji prowadzi do stwierdzenia istnienia czterech odrębnych jednolitych i ciągłych naruszeń, z których każde dotyczy innej kategorii tras, aniżeli jednego jednolitego i ciągłego naruszenia odnoszącego się do wszystkich tras objętych kartelem, który to kartel został przedstawiony w uzasadnieniu tej decyzji.

43 Zdaniem skarżącej potwierdza to brzmienie art. 5 i 6 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którymi:

„Artykuł 5

Następujące grzywny zostały nałożone za naruszenia wymienione w art. 1–4:

[...]

Artykuł 6

Przedsiębiorstwa wymienione w art. 1–4 natychmiast zaprzestają naruszeń, o których mowa w powyższych artykułach, o ile jeszcze tego nie uczyniły.

[...]”.

44 Skarżąca podkreśla bowiem, że art. 5 i 6 zaskarżonej decyzji odnoszą się do „naruszeń” w liczbie mnogiej, a nie do „naruszenia” w liczbie pojedynczej.

45 W powyższym względzie należy przede wszystkim zauważyć, że – jak Komisja twierdzi w swojej odpowiedzi na środki organizacji postępowania, o których mowa w pkt 16 powyżej – podział sentencji decyzji stwierdzającej naruszenie reguł konkurencji na cztery odrębne artykuły niekoniecznie oznacza istnienie czterech odrębnych naruszeń.

46 Taki podział może odzwierciedlać okoliczność, że ogół zachowań antykonkurencyjnych składających się na jednolite i ciągłe naruszenie opisane w zaskarżonej decyzji naruszył trzy postanowienia zakazujące tych samych zachowań, które to postanowienia mają jednak różny zakres terytorialny i czasowy.

- 47 Komisja wskazała zresztą w motywach 815–817 zaskarżonej decyzji, jak również w swoich pismach procesowych do Sądu, że do dnia 1 maja 2004 r. przysługiwały jej uprawnienia wykonawcze do stosowania art. 101 TFUE wyłącznie do międzynarodowego transportu lotniczego między portami lotniczymi Unii i nie mogła zatem stosować art. 101 TFUE do porozumień i uzgodnionych praktyk antykonkurencyjnych dotyczących tras między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii a portami lotniczymi położonymi poza EOG. Ponadto w motywach 818–821 zaskarżonej decyzji wyjaśniła, że do dnia 19 maja 2005 r. była uprawniona do stosowania art. 53 porozumienia EOG tylko do transportu lotniczego między portami lotniczymi położonymi w obrębie EOG i że dopiero od tej daty stała się uprawniona do stosowania tego postanowienia w odniesieniu do tras między portami lotniczymi położonymi w państwach, które są stronami porozumienia EOG, lecz nie są państwami członkowskimi, a państwami trzecimi. Co więcej, z motywów 822–825 zaskarżonej decyzji wynika, że Komisja uważała, iż jest uprawniona do stosowania art. 8 umowy szwajcarskiej do tras między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii a portami lotniczymi położonymi w Szwajcarii od dnia 1 czerwca 2002 r.
- 48 W związku z powyższym – jak Komisja wskazała w swojej odpowiedzi wspomnianej w pkt 16 powyżej, a także na rozprawie – naruszenie trzech postanowień, czyli art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej, z których każde określa kompetencję Komisji do ich stosowania *ratione temporis* i *ratione loci*, skłoniło ją do podzielenia sentencji zaskarżonej decyzji na siedem artykułów, z których cztery pierwsze przewidują, co następuje:
- art. 1 dotyczy kompetencji Komisji do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do tras między portami lotniczymi położonymi w obrębie EOG w okresie od 7 grudnia 1999 r. do 14 lutego 2006 r.;
 - art. 2 dotyczy kompetencji Komisji do stosowania art. 101 TFUE w odniesieniu do tras między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii a portami lotniczymi położonymi poza EOG w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
 - art. 3 dotyczy kompetencji Komisji do stosowania art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do tras między portami lotniczymi położonymi w państwach, które są stronami porozumienia EOG, lecz nie są państwami członkowskimi, a państwami trzecimi w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
 - oraz art. 4 dotyczy kompetencji Komisji do stosowania art. 8 umowy szwajcarskiej w odniesieniu do tras między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii a portami lotniczymi położonymi w Szwajcarii w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.
- 49 Skarżąca nie kwestionuje ani różnego zakresu kompetencji Komisji w zależności od wchodzących w grę tras, ani podziału sentencji zaskarżonej decyzji związanego z różnym zakresem kompetencji Komisji.
- 50 Natomiast skarżąca zauważa z jednej strony, że zgodnie z uzasadnieniem zaskarżonej decyzji wszyscy oskarżeni przewoźnicy uczestniczyli w antykonkurencyjnych zachowaniach składających się na jednolite i ciągłe naruszenie na skalę światową, niezależnie od obsługiwanych tras, a z drugiej strony, że w art. 1–4 tej decyzji Komisja stwierdza cztery różne naruszenia, z których każde dotyczy innej kategorii tras i w których uczestniczyli tylko niektórzy z oskarżonych przewoźników.
- 51 W powyższym względzie z zaskarżonej decyzji wynika, że w każdym z tych czterech pierwszych artykułów wymienionych zostało tylko 11 nazw przewoźników z 21 oskarżonych przewoźników, mianowicie Air France-KLM, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Lufthansa, Lufthansa Cargo, Swiss, skarżąca, SAS i SAS Cargo. Nazwy przewoźników Air Canada, CPA, Japan Airlines Corp., Japan Airlines, Qantas, SAC i Singapore Airlines figurują zarówno w art. 2, jak i w art. 3

wspomnianej decyzji. Nazwa przewoźnika Scandinavian Airlines figuruje zarówno w art. 1, jak i w art. 4 tej decyzji. Jeśli chodzi o nazwy przewoźników LAN i LAN Cargo, figurują one wyłącznie w art. 2 tej samej decyzji.

- 52 Należy zwrócić uwagę, że okres od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r., w odniesieniu do którego stwierdzono, iż przewoźnicy wymienieni z nazwy w art. 2 zaskarżonej decyzji uczestniczyli w zachowaniu antykonkurencyjnym, jak również okres od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r., w odniesieniu do którego stwierdzono, że przewoźnicy wymienieni z nazwy w art. 3 wspomnianej decyzji uczestniczyli w owym zachowaniu, są całkowicie objęte okresem, o którym mowa w art. 1 tej decyzji, trwającym od 7 grudnia 1999 r. do 14 lutego 2006 r., jak również okresem, o którym mowa w art. 4 tej samej decyzji i który zaczyna się w dniu 1 czerwca 2002 r. i kończy się w dniu 14 lutego 2006 r., jak wynika z pkt 41 powyżej.
- 53 W związku z powyższym, w wypadku gdyby uznano, że zachowania antykonkurencyjne składają się na jedno jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej dotyczące wszystkich tras objętych kartelem, w którym uczestniczyli wszyscy oskarżeni przewoźnicy, nazwy tych przewoźników wymienione w art. 2 zaskarżonej decyzji powinny także figurować w art. 1 i 4 wspomnianej decyzji. Ponadto nazwy wszystkich przewoźników, którzy zgodnie z art. 2 tej decyzji uczestniczyli w zachowaniach wskazanych w tym artykule w okresie wykraczającym poza dzień 19 maja 2005 r., powinny także figurować w art. 3 tej samej decyzji.
- 54 A zatem lektura czterech pierwszych artykułów zaskarżonej decyzji nie może prowadzić do dokonania ich wykładni w ten sposób, że potwierdzają one hipotezę jednego jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącego wszystkich tras objętych kartelem, w którym uczestniczyli wszyscy oskarżeni przewoźnicy. Z uwagi na okoliczność, że nazwy kilku oskarżonych przewoźników nie zostały wymienione w art. 1, 3 i 4 zaskarżonej decyzji, lektura art. 1–4 tej decyzji prowadzi więc siłą rzeczy do zrozumienia tych artykułów w ten sposób, że zawierają one jedno z dwóch następujących stwierdzeń:
- albo sentencja zaskarżonej decyzji zawiera stwierdzenie czterech odrębnych jednolitych i ciągłych naruszeń, z których każde dotyczy innej kategorii tras, co mogłoby wyjaśniać użycie słowa „naruszenia” w liczbie mnogiej w art. 5 i 6 tej decyzji, jak twierdzi skarżąca;
 - albo owa sentencja zawiera stwierdzenie istnienia jednego jednolitego i ciągłego naruszenia, za którego odpowiedzialność przypisuje się tylko tym przewoźnikom, którzy na trasach wymienionych w każdym z art. 1–4 zaskarżonej decyzji uczestniczyli bezpośrednio w zachowaniach noszących znamiona naruszenia wskazanych w każdym z tych artykułów lub wiedzieli o zмовie dotyczącej tych tras i akceptowali związane z tym ryzyko.
- 55 Druga z przedstawionych powyżej interpretacji znajduje wyjaśnienie w tym, że Komisja nie ma prawa przypisać przedsiębiorstwu, które uczestniczyło bezpośrednio w jednym zachowaniu antykonkurencyjnym składającym się na jednolite i ciągłe naruszenie lub w wielu takich zachowaniach, odpowiedzialności za zachowania noszące znamiona naruszenia planowane lub wprowadzone w życie przez uczestników tego naruszenia, w których to zachowaniach przedsiębiorstwo to bezpośrednio nie uczestniczyło, chyba że zostanie udowodnione, iż zamierzało ono przyczynić się własnym zachowaniem do osiągnięcia wspólnych celów realizowanych przez innych uczestników kartelu i że wiedziało o wszystkich innych zachowaniach zmierzających do osiągnięcia tych samych celów lub że mogło je racjonalnie przewidzieć oraz że było gotowe zaakceptować związane z nimi ryzyko (zob. podobnie wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, Zb.Orz., EU:C:2012:778, pkt 44).
- 56 Niemniej, jak podnoszą same strony, z lektury całego uzasadnienia zaskarżonej decyzji, a w szczególności z motywów 1, 95–97, 100, 101, 855, 856 i 864–879 tej decyzji, wynika, że Komisja opisuje tylko jeden kartel, zakwalifikowany jako jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy szwajcarskiej, dotyczące wszystkich tras objętych kartelem,

- w którym mieli uczestniczyć wszyscy oskarżeni przewoźnicy. Zdaniem Komisji przewoźnicy ci w ramach jednego całościowego planu i za pomocą jednej sieci kontaktów dwustronnych i wielostronnych koordynowali swoje zachowanie w odniesieniu do rozwoju DP i DB z jednej strony oraz odmowy zapłaty prowizji z drugiej strony. Koordynacja ta zachodziła na skalę światową i dotyczyła zatem jednocześnie wszystkich tras, do których odnosi się omawiana decyzja.
- 57 W motywie 892 zaskarżonej decyzji Komisja podkreśliła nawet, że kartel opisany w pkt 56 powyżej stanowi jednolite naruszenie i że w niniejszym przypadku „sztuczne [byłoby] rozdzielenie” zachowań antykonkurencyjnych składających się na jednolite i ciągłe naruszenie na odrębne naruszenia.
- 58 Należy zatem stwierdzić istnienie sprzeczności między uzasadnieniem zaskarżonej decyzji, w którym Komisja opisuje jedno jednolite i ciągłe naruszenie dotyczące wszystkich tras objętych kartelem, w którym mieli uczestniczyć wszyscy oskarżeni przewoźnicy, a sentencją tej decyzji, w której wspomniana instytucja stwierdza albo cztery odrębne jednolite i ciągłe naruszenia, albo jedno jednolite i ciągłe naruszenie, za które odpowiedzialność zostaje przypisana tylko tym przewoźnikom, którzy na trasach wymienionych w art. 1–4 zaskarżonej decyzji uczestniczyli jej zdaniem bezpośrednio w zachowaniach noszących znamiona naruszenia wskazanych w każdym z tych artykułów lub wiedzieli o zмовie dotyczącej tych tras i akceptowali związane z tym ryzyko.
- 59 Powyższego wniosku nie może podważyć argument Komisji przedstawiony w odpowiedzi na środki organizacji postępowania wspomniane w pkt 16 powyżej, jakoby niewymienienie niektórych oskarżonych przewoźników w art. 1, 3 i 4 zaskarżonej decyzji można było wyjaśnić okolicznością, że owi przewoźnicy nie obsługiwali tras objętych tymi postanowieniami i że nie zachodzi potrzeba uznania, iż w artykułach tych zostały stwierdzone odrębne jednolite i ciągłe naruszenia.
- 60 Alternatywna interpretacja sentencji zaskarżonej decyzji, jaką proponuje Komisja, pozostaje bowiem w sprzeczności z samą ideą istnienia jednego jednolitego i ciągłego naruszenia składającego się z ogółu zachowań antykonkurencyjnych, za które wszyscy uczestnicy mieliby być odpowiedzialni, i to bez względu na wchodzące w grę trasy, jak wynika między innymi z motywów 862 i 873 wspomnianej decyzji, świadczących o tym, że Komisja chciała zastosować w niniejszym przypadku zasady wynikające z orzecznictwa, zgodnie z którym osobę można uznać za odpowiedzialną za udział przedsiębiorstwa w jednolitym i ciągłym naruszeniu, nawet jeśli udowodniono, że dane przedsiębiorstwo uczestniczyło bezpośrednio tylko w jednym elemencie składowym tego naruszenia lub w kilku takich elementach, o ile osoba ta wiedziała lub powinna była wiedzieć, że zмова, w której uczestniczyło owo przedsiębiorstwo, wpisuje się w całościowy plan i że ten całościowy plan obejmuje wszystkie elementy składowe naruszenia (wyroki: z dnia 14 maja 1998 r., *Buchmann/Komisja*, T-295/94, Rec, EU:T:1998:88, pkt 121; z dnia 20 marca 2002 r., *HFB i in./Komisja*, T-9/99, Rec, EU:T:2002:70, pkt 231).
- 61 Alternatywna interpretacja sentencji zaskarżonej decyzji, jaką proponuje Komisja, jest także sprzeczna z niektórymi twierdzeniami tej instytucji zawartymi we wspomnianej decyzji, jak na przykład z twierdzeniem figurującym w motywie 881, zgodnie z którym do celów stwierdzenia istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia nie było konieczne, „by przewoźnicy byli rzeczywistymi lub potencjalnymi konkurentami wszystkich uczestników kartelu bądź rzeczywistymi lub potencjalnymi konkurentami wyłącznie na konkretnej trasie”, lub z twierdzeniem zawartym w motywie 825, zgodnie z którym nie było konieczne udowodnienie istnienia naruszenia w odniesieniu do konkretnej trasy, lecz wystarczyło przedstawić dowody na istnienie światowego kartelu, jako że „[w]szystkie zdarzenia opisane w [pkt] 4 zaskarżonej decyzji stanowią część dowodów na istnienie światowego kartelu opisanego w [tej] decyzji”.
- 62 Z uzasadnienia zaskarżonej decyzji wynika zatem, że opisano w nim jednolite i ciągłe naruszenie nie tylko w odniesieniu do trzech elementów składowych naruszenia, czyli DP, DB i odmowy zapłaty prowizji, ale także w odniesieniu do wszystkich tras obsługiwanych przez oskarżonych przewoźników.

- 63 Wobec powyższego alternatywna interpretacja sentencji zaskarżonej decyzji, jaką proponuje Komisja, także prowadzi do stwierdzenia istnienia sprzeczności między uzasadnieniem a sentencją tej decyzji.
- 64 Następnie należy stwierdzić, że – wbrew temu, co utrzymuje Komisja (zob. pkt 59 powyżej) – przewoźnicy wymienieni w art. 1–4 zaskarżonej decyzji są uważani za odpowiedzialnych za całość naruszenia określonego w każdym artykule, przy czym dla żadnego z tych artykułów nie wprowadzono rozróżnienia na trasy obsługiwane przez danych przewoźników w okresie naruszenia oraz na trasy, których oni nie obsługiwali.
- 65 Ostatecznie proponowana przez Komisję interpretacja sentencji zaskarżonej decyzji skutkuje tym, że sentencja opiera się na dwóch sprzecznych liniach rozumowania. Z jednej bowiem strony przewoźnik wymieniony w takim lub innym z czterech pierwszych artykułów omawianej decyzji zostaje pociągnięty do odpowiedzialności za zachowania antykonkurencyjne, w których miał uczestniczyć, nawet jeśli nie obsługiwał wszystkich tras objętych danym artykułem. Z drugiej strony ten sam przewoźnik, niewymieniony w takim lub innym artykule, unika wszelkiej odpowiedzialności za zachowania antykonkurencyjne, w których jednak uczestniczył, jeżeli nie obsługiwał żadnej z tras objętych danym artykułem.
- 66 Co więcej, należy zauważyć, że po raz pierwszy w swojej odpowiedzi wspomnianej w pkt 16 powyżej Komisja uzasadniła niewymienienie niektórych oskarżonych przewoźników w art. 1, 3 i 4 zaskarżonej decyzji istnieniem rzekomego „dyskrecjonalnego uprawnienia” umożliwiającego jej nieprzypisanie niektórym uczestnikom światowego kartelu odpowiedzialności za ogół zachowań antykonkurencyjnych składających się na ten kartel, w których to zachowaniach oni jednak uczestniczyli, pod warunkiem że opiera się to na obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriach, przyznając przy tym, że omawiana decyzja mogła obejmować wszystkich przewoźników w jej art. 1, 3 i 4.
- 67 Komisja nie tylko nie wyjaśniła podstawy prawnej takiego uprawnienia, ale też nie wyjaśniła zgodności takiego uprawnienia z jej wolą zastosowania zasad wynikających z orzecznictwa przytoczonego w motywach 862 i 873 zaskarżonej decyzji, które to orzecznictwo zostało wymienione w pkt 60 powyżej.
- 68 Należy wreszcie stwierdzić, że samo uzasadnienie zaskarżonej decyzji nie jest całkowicie wewnętrznie spójne. Uzasadnienie to zawiera bowiem oceny, które z trudem można pogodzić z istnieniem jednego kartelu obejmującego wszystkie trasy wskazane w sentencji, takiego jak kartel opisany w tymże uzasadnieniu (zob. pkt 56 powyżej).
- 69 W powyższym względzie należy zauważyć – jak uczyniła to skarżąca – że w motywie 1124 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, iż jako datę rozpoczęcia udziału każdego z oskarżonych przewoźników w naruszeniu uwzględniła ona pierwszy kontakt antykonkurencyjny, w jakim wziął udział każdy przewoźnik, z wyjątkiem niektórych przewoźników, którzy jej zdaniem nie powinni zostać uznani za odpowiedzialnych za naruszenie w odniesieniu do tras między portami lotniczymi położonymi w obrębie EOG, czyli Air Canada, CPA, Japan Airlines, LAN Cargo i SAC. W przypadku tych przewoźników przyjęła ona dzień 1 maja 2004 r. jako datę rozpoczęcia naruszenia, mimo że jednocześnie wskazała, iż uczestniczyli oni w jednolitym kartelu opisanym w pkt 56 powyżej przed tą datą. Wybór tej daty uzasadniła ona tym, że „dopiero od [tej daty] rozporządzenie nr 1/2003 można [było] stosować do odnośnych usług i że naruszenie [zostało] stwierdzone w odniesieniu do [przewoźników, o których mowa]”.
- 70 Tymczasem przedstawiono już wcześniej (zob. pkt 60 powyżej), że w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji Komisja konkretnie wskazała, iż zastosuje ona zasady wynikające z orzecznictwa, zgodnie z którym w ramach istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia osobę można uznać za odpowiedzialną za udział przedsiębiorstwa w naruszeniu, nawet jeśli udowodniono, że dane przedsiębiorstwo uczestniczyło

bezpośrednio tylko w jednym elemencie składowym tego naruszenia lub w kilku takich elementach, o ile osoba ta wiedziała lub powinna była wiedzieć o tym, że zmowa, w której uczestniczyło owo przedsiębiorstwo, wpisuje się w całościowy plan obejmujący wszystkie elementy składowe naruszenia.

- 71 Należy zatem uznać, że w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła wprawdzie istnienie jednego jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącego wszystkich tras objętych kartelem, jednak uzasadnienie to zawiera istotne wewnętrzne sprzeczności.
- 72 Z powyższego wynika zatem, że zaskarżona decyzja jest obciążona sprzecznościami między uzasadnieniem a sentencją z jednej strony oraz w obrębie samego uzasadnienia z drugiej strony.
- 73 W drugiej kolejności należy sprawdzić, czy – jak utrzymuje skarżąca – wewnętrzne sprzeczności zaskarżonej decyzji naruszają jej prawo do obrony, gdyż nie pozwoliły jej zrozumieć charakteru i zakresu stwierdzonego naruszenia lub stwierdzonych naruszeń oraz uniemożliwiają Sądowi dokonanie kontroli tej decyzji.
- 74 W powyższym względzie należy przypomnieć, że samo istnienie sprzeczności między uzasadnieniem a sentencją decyzji nie wystarcza do uznania, że decyzja ta jest obciążona błędem w uzasadnieniu, pod warunkiem że, po pierwsze, całość decyzji pozwala skarżącemu zidentyfikować tę niespójność i powołać się na nią, po drugie, treść sentencji jest wystarczająco jasna i dokładna, aby pozwolić mu zrozumieć dokładny zakres decyzji, i po trzecie, dowody uwzględnione w celu wykazania udziału skarżącego w przypisanych mu w sentencji naruszeniach zostały jasno wskazane i zbadane w uzasadnieniu (zob. podobnie ww. w pkt 32 wyrok *Adriatica di Navigazione/Komisja*, EU:T:2003:335, pkt 49–52).
- 75 Tymczasem w niniejszym przypadku żadna z dwóch możliwych interpretacji sentencji zaskarżonej decyzji, o których mowa w pkt 54 powyżej, nie jest zgodna z uzasadnieniem tej decyzji. Wobec tego, jako że Sąd nie może opowiedzieć się za jedną lub drugą z tych interpretacji bez zastąpienia własną oceną oceny dokonanej przez Komisję, wystarczy zbadać – w ramach przynajmniej jednej z dwóch możliwych interpretacji – czy wewnętrzne sprzeczności zaskarżonej decyzji mogły naruszyć prawo do obrony przysługujące skarżącej i uniemożliwić Sądowi dokonanie kontroli tej decyzji.
- 76 W odniesieniu do pierwszej interpretacji, czyli tej, w której przyjęto istnienie czterech odrębnych jednolitych i ciągłych naruszeń – którą to interpretację zresztą skarżąca uznaje za prawidłową – należy stwierdzić, że choć skarżąca mogła stwierdzić istnienie sprzeczności, między innymi między uzasadnieniem a sentencją zaskarżonej decyzji, i wywieść z treści sentencji, że Komisja stwierdza w niej cztery odrębne naruszenia, nie była ona jednak w stanie zrozumieć, w jakim stopniu dowody przedstawione w uzasadnieniu odnoszące się do istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia mogły dowodzić istnienia czterech odrębnych naruszeń stwierdzonych w sentencji, a zatem nie była ona także w stanie zakwestionować wystarczającego charakteru tych dowodów.
- 77 W motywach 692–806 zaskarżonej decyzji Komisja zdecydowała bowiem nie rozróżniać dowodów uwzględnionych w odniesieniu do każdego z oskarżonych przewoźników w zależności od tras lub kategorii tras, do których dowody te się odnosiły. Komisja ograniczyła się do dokonania oceny, czy dowody te mogły wykazać udział tych przewoźników w jednolitym kartelu opisanym w uzasadnieniu tej decyzji, bez badania, czy istnienie każdego z czterech jednolitych i ciągłych naruszeń, które stwierdziła ona w sentencji zaskarżonej decyzji, było poparte dowodami. Rozróżnienie dowodów zostało dokonane wyłącznie w odniesieniu do koordynacji w sprawach, odpowiednio, DP, DB i odmowy zapłaty prowizji.
- 78 Ponadto – jak twierdzi skarżąca – w ramach pierwszej możliwej interpretacji sentencji nie jest ona w stanie zrozumieć toku rozumowania, który skłonił Komisję do uznania jej za odpowiedzialną za naruszenie, w tym w odniesieniu do tras, których skarżąca nie obsługiwała w obrębie strefy określonej w każdym z artykułów zaskarżonej decyzji, i tym samym zrozumieć, czy została ona potraktowana

w dyskryminacyjny sposób w porównaniu z oskarżonymi przewoźnikami, którzy zostali uznani za odpowiedzialnych tylko za dwa naruszenia, a nawet tylko za jedno, z tego powodu, że nie obsługiwali oni pewnych tras.

- 79 W powyższym względzie należy zauważyć, że powody niewymienienia nazw niektórych przewoźników w niektórych artykułach zaskarżonej decyzji nie wynikają jasno z lektury tej decyzji. Skarżąca twierdzi, że decyzja ta nie pozwala zrozumieć, czy niewymienienie nazw danych przewoźników jest związane z okolicznością, iż nie obsługiwali oni pewnych tras. Dopiero w wyniku środka organizacji postępowania wspomnianego w pkt 16 powyżej Komisja wyjaśniła Sądowi, że nazwy niektórych przewoźników nie zostały wymienione w niektórych artykułach tej samej decyzji bądź z tego względu, że owi przewoźnicy nie obsługiwali tras określonych w tych artykułach, bądź z tego względu, że ich obroty uzyskane na tych trasach w 2005 r. były niższe niż 30 000 EUR.
- 80 W tym kontekście należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zainteresowany powinien co do zasady zostać poinformowany o uzasadnieniu w tym samym czasie co o niekorzystnym dla niego akcie, gdyż brak uzasadnienia nie może zostać naprawiony w ten sposób, iż zainteresowany dowie się o uzasadnieniu aktu w trakcie postępowania przed sądem Unii (wyroki: z dnia 26 listopada 1981 r., Michel/Parlament, 195/80, Rec, EU:C:1981:284, pkt 22; z dnia 28 czerwca 2005 r., Dansk Rørindustri i in./Komisja, C-189/02 P, C-202/02 P, od C-205/02 P do C-208/02 P i C-213/02 P, Zb.Orz., EU:C:2005:408, pkt 463).
- 81 W przeciwnym wypadku zachodzi ryzyko, że obowiązek uzasadnienia indywidualnej decyzji nie osiągnie przyświecającego mu celu, którym zgodnie z utrwalonym orzecznictwem jest dostarczenie zainteresowanemu wystarczających wskazówek w celu ustalenia, czy decyzja jest zasadna lub czy jest ona ewentualnie dotknięta wadą pozwalającą na zakwestionowanie jej ważności, jak również umożliwienie sądowi Unii dokonania kontroli zgodności tej decyzji z prawem (zob. podobnie ww. w pkt 80 wyrok Dansk Rørindustri i in./Komisja, EU:C:2005:408, pkt 462 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 82 W niniejszym przypadku właśnie z tej spóźnionej informacji wynika, że skarżąca mogła powołać się na naruszenie zasady równego traktowania oskarżonych przewoźników dopiero w trakcie rozprawy, ponieważ dopiero na tym etapie mogła się dowiedzieć, że z uwagi na obroty, jakie uzyskała w 2005 r. na trasach między portami lotniczymi położonymi w obrębie Unii a portami lotniczymi położonymi w Szwajcarii, jej nazwa nie powinna figurować w art. 4 zaskarżonej decyzji.
- 83 Ponadto dokonanie przez Sąd kontroli zgodności z prawem zaskarżonej decyzji jest niemożliwe, ponieważ nie jest on w stanie ocenić, czy dowody zgromadzone przez Komisję w celu wykazania istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia wystarczają do wykazania istnienia czterech naruszeń stwierdzonych w sentencji tej decyzji.
- 84 Z powyższego wynika, że zaskarżona decyzja jest obarczona wadą w uzasadnieniu, która to wada uzasadnia stwierdzenie nieważności owej decyzji.
- 85 W świetle całości powyższych rozważań należy uwzględnić część pierwszą zarzutu pierwszego.
- 86 Należy zatem stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji w części, w której dotyczy ona skarżącej, bez konieczności badania pozostałych zarzutów i argumentów podniesionych przez skarżącą.

W przedmiocie kosztów

- 87 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania przed Sądem kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja przegrała sprawę, należy ją obciążyć własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez skarżącą zgodnie z jej żądaniem.

Z powyższych względów

SĄD (pierwsza izba)

orzeka, co następuje:

- 1) **Stwierdza się nieważność decyzji Komisji C(2010) 7694 wersja ostateczna z dnia 9 listopada 2010 r. dotyczącej 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 przewóz towarów) w zakresie, w jakim dotyczy ona Martinair Holland NV.**
- 2) **Komisja Europejska zostaje obciążona własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Martinair Holland.**

Kanninen

Pelikánová

Buttigieg

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 16 grudnia 2015 r.

Podpisy