

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 9 listopada 2010 r.****dotyczącej postępowania przewidzianego w 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 C.39258 – Towarowy transport lotniczy)***(notyfikowana jako dokument C(2010) 7694)***(Jedynie tekst w języku angielskim, francuskim i niderlandzkim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/C 371/09)

Dnia 9 listopada 2010 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. 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 21 podmiotów prawnych należących do 14 przedsiębiorstw w związku z naruszeniem co najmniej jednego z następujących artykułów: 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”). Łączny czas trwania naruszenia obejmuje okres od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r. (data inspekcji przeprowadzonej przez Komisję), a samo naruszenie polegało na koordynacji praktyk cenowych w związku z usługami towarowego transportu lotniczego z EOG, do EOG oraz, w przypadku niektórych przewoźników, na terytorium EOG, w odniesieniu do dopłat paliwowych, dopłat związanych z bezpieczeństwem oraz odmowy zapłaty prowizji od dopłat.

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- 2) Sprawę wszczęto na podstawie wniosku o zwolnienie z grzywnien 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 towarowego transportu lotniczego w całej UE.
- 4) W okresie od 3 marca 2006 r. do 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 zostało przyjęte 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) Na posiedzeniach w dniu 4 września 2009 r. i 5 listopada 2010 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywne opinie.
- 7) Komisja przyjęła decyzję w dniu 9 listopada 2010 r.

2.2. Krótki opis naruszenia

- 8) Niniejsza decyzja dotyczy jednego i ciągłego naruszenia art. 101 Traktatu, art. 53 Porozumienia EOG oraz art. 8 umowy ze Szwajcarią, obejmującej terytorium EOG i Szwajcarii, które to naruszenie polegało na koordynowaniu przez adresatów (w zakresie opisanym bardziej szczegółowo w pkt 18 poniżej) swoich praktyk cenowych w związku ze świadczonymi przez siebie usługami towarowego transportu lotniczego z EOG, do EOG oraz, w przypadku niektórych przewoźników, na terytorium EOG, w odniesieniu do różnych dopłat i płatności prowizji od dopłat.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

- 9) Kontakty w sprawie ustalania cen pomiędzy liniami lotniczymi świadczącymi usługi towarowego transportu lotniczego (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 towarowego transportu lotniczego stosowali ryczałtową dopłatę za kilogram w odniesieniu do wszystkich przesyłek i by podwyżki (lub obniżki) były stosowane w pełni i w sposób skoordynowany.
- 10) Współpraca rozszerzyła się na inne obszary bez wpływu na stosowanie dopłaty paliwowej. Przewoźnicy współpracowali mianowicie także przy wprowadzaniu i stosowaniu dopłaty związanej z bezpieczeństwem. Dopłata związana z bezpieczeństwem, podobnie jak dopłata paliwowa, stanowiła element łącznej ceny.
- 11) 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 poprzez negocjacje rabatów z klientami.
- 12) Kontakty utrzymywano w szczególności poprzez dwustronne rozmowy telefoniczne. 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

- 13) 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.
- 14) W przypadku usług towarowego transportu lotniczego na terenie EOG Komisja jest właściwym organem, by stwierdzić naruszenie oraz nałożyć grzywny za cały okres od 1999 do 2006 r.
- 15) 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 antykonkurencyjne porozumienia i praktyki w zakresie transportu lotniczego między portami lotniczymi w UE a portami lotniczymi w państwach trzecich przed dniem 1 maja 2004 r.
- 16) Przepisy rozporządzenia (WE) nr 1/2003 stosuje się 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 poprzez 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 antykonkurencyjne porozumienia i praktyki w odniesieniu do tras między państwami EOG, które nie są państwami członkowskimi UE, a państwami trzecimi przed dniem 19 maja 2005 r.
- 17) Rozporządzenie (WE) nr 1/2003 stosuje się do celów wykonania umowy ze Szwajcarią na mocy decyzji nr 1/2007 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria⁽⁶⁾, którą włączono rozporządzenie 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 antykonkurencyjne porozumienia i praktyki w odniesieniu do tras między UE a Szwajcarią przed dniem 1 czerwca 2002 r. Niniejsza decyzja nie ma na celu stwierdzenia naruszenia art. 8 umowy ze Szwajcarią dotyczącego usług towarowego transportu lotniczego 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).

18) Poszczególni adresaci uczestniczyli w naruszeniu w następujących okresach:

I. W przypadku usług towarowego transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi na terenie EOG:

- a) Air France-KLM od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- b) Société Air France od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- c) KLM NV od dnia 21 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- d) British Airways Plc od dnia 22 stycznia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- e) Cargolux Airlines International SA od dnia 22 stycznia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- f) Lufthansa Cargo AG od dnia 14 grudnia 1999 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- g) Deutsche Lufthansa AG od dnia 14 grudnia 1999 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- h) SWISS International Air Lines AG od dnia 2 kwietnia 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- i) Martinair Holland NV od dnia 22 stycznia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- j) SAS AB od dnia 17 sierpnia 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- k) SAS Cargo Group A/S od dnia 1 czerwca 2001 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- l) Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden od dnia 13 grudnia 1999 r. do dnia 28 grudnia 2003 r.

II. W przypadku usług towarowego transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi w Unii Europejskiej a portami lotniczymi poza EOG:

- a) Air Canada 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) KLM NV 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.;
- f) Cargolux Airlines International SA 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 Corporation od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- i) Japan Airlines International Co., Ltd od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- j) LAN Airlines SA od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- k) LAN Cargo SA od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.
- l) Lufthansa Cargo AG od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- m) Deutsche Lufthansa AG od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- n) SWISS International Air Lines AG od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- o) Martinair Holland NV od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- p) Qantas Airways Limited od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;

- q) SAS AB od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - r) SAS Cargo Group A/S od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - s) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - t) Singapore Airlines Limited od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r.
- III. W przypadku usług towarowego transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi w krajach będących umawiającymi się stronami Porozumienia EOG niebędących państwami członkowskimi a państwami trzecimi:
- a) Air Canada 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) KLM NV 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.;
 - f) Cargolux Airlines International SA 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 Corporation od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - i) Japan Airlines International Co., Ltd od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - j) Lufthansa Cargo AG od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - k) Deutsche Lufthansa AG od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - l) SWISS International Air Lines AG od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - m) Martinair Holland NV od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - n) Qantas Airways Limited 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 towarowego transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi w Unii Europejskiej a portami lotniczymi w Szwajcarii:
- a) Air France-KLM od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - b) Société Air France od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - c) KLM NV od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - d) British Airways Plc od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - e) Cargolux Airlines International SA od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
 - f) Lufthansa Cargo AG od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
 - g) Deutsche Lufthansa AG od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;

- h) SWISS International Air Lines AG od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 7 grudnia 2005 r.;
- i) Martinair Holland NV od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- j) SAS AB od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- k) SAS Cargo Group A/S od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.;
- l) Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 28 grudnia 2003 r.

2.4. Środki naprawcze

2.4.1. Podstawowa kwota grzywny

- 19) Podstawową kwotę grzywny ustalono poprzez pomnożenie proporcjonalnej części wartości sprzedaży usług towarowego transportu lotniczego 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.
- 20) W celu obliczenia tej kwoty podstawowej Komisja uwzględniła sprzedaż, z którą naruszenie wiąże się bezpośrednio lub pośrednio, mianowicie sprzedaż usług towarowego transportu lotniczego (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.
- 21) 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 niniejszej decyzji zastosowano zmniejszenie w tym przypadku podstawowej kwoty grzywny o 50 % w odniesieniu do tych tras, których punktem początkowym lub końcowym jest państwo trzecie.
- 22) 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

- 23) 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

- 24) 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.
- 25) W decyzji stwierdza się, że cztery przedsiębiorstwa, mianowicie Qantas, Air Canada, LAN Chile 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 czterech przedsiębiorstw zastosowano obniżkę w wysokości 10 %.

2.4.3. Zastosowanie pułapu 10 % obrotów

- 26) Grzywny w stosunku do dwóch przedsiębiorstw przekroczyłyby dopuszczony prawem maksymalny pułap 10 % obrotów na świecie za 2009 r. i w związku z tym zostały one odpowiednio obniżone.

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

⁽²⁾ Kwestia ta nie występuje, jeżeli chodzi o Szwajcarię, gdzie 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.*

- 27) 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 %), Lan Chile (20 %), Qantas (20 %), Air Canada (15 %), Cargolux (15 %), SAS (15 %) oraz British Airways (10 %).

2.4.5. *Zdolność do zapłaty grzywny*

- 28) Ponadto Komisja odrzuciła pięć wniosków, w których powołano się na niezdolność do zapłaty grzywny na podstawie wytycznych Komisji w sprawie ustalania grzywien z 2006 r. Żadne z przedsiębiorstw występujących z wnioskiem nie spełniało warunków zmniejszenia grzywny.

3. GRZYWNY

- 29) 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) KLM NV: 2 720 000 EUR;
 - d) KLM NV i Air France-KLM solidarnie: 124 440 000 EUR;
 - e) British Airways Plc: 104 040 000 EUR;
 - f) Cargolux Airlines International SA: 79 900 000 EUR;
 - g) Cathay Pacific Airways Ltd: 57 120 000 EUR;
 - h) Japan Airlines Corporation i Japan Airlines International Co., Ltd solidarnie: 35 700 000 EUR;
 - i) LAN Airlines SA i LAN Cargo SA solidarnie: 8 220 000 EUR;
 - j) Lufthansa Cargo AG i Deutsche Lufthansa AG solidarnie: EUR 0;
 - k) SWISS International Air Lines AG: EUR 0;
 - l) SWISS International Air Lines AG i Deutsche Lufthansa AG solidarnie: EUR 0;
 - m) Martinair Holland NV: 29 500 000 EUR;
 - n) Qantas Airways Limited: 8 880 000 EUR;
 - o) Scandinavian Airline System Denmark – Norway – Sweden: 5 355 000 EUR;
 - p) SAS Cargo Group A/S i Scandinavian Airline System Denmark – Norway – Sweden solidarnie: 4 254 250 EUR;
 - q) SAS Cargo Group A/S, Scandinavian Airline System Denmark – Norway – Sweden i SAS AB solidarnie: 5 265 750 EUR;
 - r) SAS Cargo Group A/S i SAS AB solidarnie: 32 984 250 EUR;
 - s) SAS Cargo Group A/S: 22 308 250 EUR;
 - t) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd i Singapore Airlines Limited solidarnie: 74 800 000 EUR.
-