

# Nepříznivý vývoj pro účastníky kartelu Air Cargo

V roce 2005 bylo na základě podnětu společnosti Lufthansa zahájeno řízení vůči leteckým dopravcům zabývajícím se přepravou nákladu. V rámci tohoto řízení dospěla Evropská komise v roce 2010 k rozhodnutí, ve kterém potvrdila existenci „price fixing“ kartelu společností Air Canada, Air France-KLM, British Airways, Cargolux, Cathay Pacific Airways, Japan Airlines, LAN Chile, Martinair, Qantas, SAS, Singapore Airlines, Lufthansa a Swiss International Air Lines.

Kartel dle zjištění Komise existoval v období minimálně od prosince roku 1999 až do února roku 2006. Protiprávní jednání spočívalo v koordinaci dopravců při stanovování cen za služby nákladní letecké dopravy v rámci Evropského hospodářského prostoru i mimo něj. Konkrétně se jednalo o koordinaci při stanovování palivových příplatků, bezpečnostních příplatků a plateb provizí z příplatků. Cílem kartelistů bylo, aby poskytovatelé letecké nákladní dopravy účtovali paušální příplatek za kilogram pro všechny zásilky a aby jakákoliv cenová úprava byla zaváděna komplexně a koordinovaně. Z důvodu omezené pravomoci mohla Komise konstatovat protiprávní jednání kartelistů pouze mezi roky 1999 až 2006 a pouze na trasách v rámci EU. Pravomoc konstatovat protiprávní jednání, které se týkalo tras mezi letišti v EU a letišti v třetích zemích, byla Komisi dána až nabytím účinnosti Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ke dni 1. května 2004. Komise tak nemohla postihovat protiprávní jednání na trasách z EU do třetích zemí a opačně v období od roku 1999 do května roku 2004.

Za účast v kartelu uložila Komise dopravcům pokutu v celkové výši 799 445 000 EUR. Komise zároveň vyzvala poškozené k uplatnění škody způsobené kartelisty.

Proti uvedenému rozhodnutí Komise se všichni účastníci kartelu (až na společnost Qantas) odvolali k Soudnímu dvoru Evropské unie, který v roce 2015 rozhodnutí Komise zrušil, a to na základě procesní chyby spočívající v nedostatečném odůvodnění ze strany Komise. Rozhodnutí Soudního dvora však pro dopravce znamenalo jen nicotné vítězství, protože Komise dne 17. března 2017 opět rozhodla ve stejném rozsahu jako v prvním rozhodnutí z roku 2010 a opět vyzvala poškozené k nárokovaní způsobené škody.

V návaznosti na rozhodnutí Komise podalo několik poškozených společností žalobu na náhradu škody vůči dopravcům. Mezi významné případy patří žaloba vedená ve Spojeném království proti společnosti British Airways, kde High Court a později Court of Appeal v rámci předběžné otázky rozhodly, že poškození mohou uplatňovat nárok na náhradu škody pouze za období, kdy měla Komise pravomoc toto protiprávní jednání posuzovat, tedy pouze nárok z tzv. „*follow-on action*“. Britské soudy jasně konstatovaly, že nemají pravomoc rozhodnout o porušení evropského práva na trasách mezi letišti v EU a letišti ve třetích zemích v období před 1. květnem 2004. Tímto krokem britské soudy výrazně zlepšily pozici kartelistů, neboť tím zamezily přístup ke značnému odškodnění v rámci EU.

Nicméně poměrně nedávná rozhodnutí nizozemského soudu značně vychýlila jazýček vah ve prospěch poškozených. Nizozemský soud konstatoval, že má pravomoc a dokonce povinnost aplikovat evropské právo zakazující existenci kartelu i před 1. květnem 2004, neboť zde existuje a

existoval přímý účinek Smlouvy o fungování EU. Tímto rozhodnutím amsterdamský soud pootevřel dveře k náhradě škody daleko většího rozsahu, než bylo umožněno před britskými soudy. Účastníci kartelu by tak mohli být odpovědní i za koluzní jednání na trasách směřujících z EU do třetích zemí a opačně v celém časovém intervalu trvání kartelu. Z důvodu protichůdného stanoviska nizozemského a britského soudu byla otázka pravomoci národního soudu ohledně sporného období předložena Soudními dvory EU. Je ale otázkou, jak se s touto kauzou Soudní dvůr vypořádá - tedy zda kartelistům umožní uniknout před odpovědností, nebo zda se přikloní k postoji nizozemského soudu, který dává možnost uplatňovat nárok v plné výši tak, jak se tomu stalo v ostatních zemích (například v USA, Kanadě či Austrálii), kde poškození dosáhli značného mimosoudního vyrovnání.

Společnost LitFin, specialista na financování soudních sporů, nyní analyzuje možnosti českých a slovenských společností, kteří mohou být taktéž mezi poškozenými. V případě, že by dospěla k závěru, že lze úspěšně uplatnit nároky na odškodnění, je připravena být finančním partnerem všem společnostem, jež mohly chováním dopravních společností přijít v souhrnu o miliardy eur.

*LitFin je první společností, která poskytuje finanční řešení pro středně velké a velké spory v regionu střední a východní Evropy. Pokrývá řadu jurisdikcí včetně České republiky, Slovenska, Polska, Maďarska a Rumunska.*

© EPRAVO.CZ - Sbíрка zákonů, judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

## Další články:

- [Kultura jako prestižní benefit: Proč by právní firmy měly sázet na „inteligentní zážitky“? Rozhovor s JUDr. Martinou Jankovskou](#)
- [Wolters Kluwer uvádí na český trh AI právní pracovní prostor Libra s integrovaným obsahem ASPI](#)
- [Jak ušetřit na energiích, aniž byste porušili zákon](#)
- [SLUTO DAŇOVÁ & ÚČETNÍ firma roku 2025: Kdo se letos zařadil mezi špičky oboru?](#)
- [Novela stavebního zákona, transparentní odměňování a AI v právní praxi: zveme na odborné konference Wolters Kluwer](#)
- [Zásady a principy soukromého práva jako základ moderní právní praxe. Proč má studium LLM smysl nejen pro právníky](#)
- [Kmenové listy v s.r.o. - právní rámec, převod a praktické dopady](#)
- [Executive LLM: Prestižní milník pro právní profesionály. Business Institut otevírá jarní cyklus již 1. března](#)
- [ČEZ jako první v České republice spustil 1000. dobíjecí stojan pro elektromobily](#)
- [Novinky v ASPI za rok 2025: AI, komentáře, judikatura](#)
- [D.A.S. mezi předními značkami českého trhu](#)