

4. V důsledku shora uvedených pochybení porušil Tribunál EU práva navrhovatele a zásady zakotvené v Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod a v Listině základních práv Evropské unie, zejména právo na spravedlivý proces, právo pokojně užívat majetek a zásadu právní jistoty.

(<sup>1</sup>) Úř. věst. 2017, L 116, s. 1.

(<sup>2</sup>) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008 ze dne 16. prosince 2008 o klasifikaci, označování a balení látek a směsí, o změně a zrušení směrnic 67/548/EHS a 1999/45/ES a o změně nařízení (ES) č. 1907/2006 (Text s významem pro EHP), Úř. věst. 2008, L 353, s. 1.

**Kasační opravný prostředek podaný dne 27. prosince 2018 Evropskou komisí proti rozsudku Tribunálu (pátého senátu) vydanému dne 18. října 2018 ve věci T-640/16, GEA Group AG v. Komise**

**(Věc C-823/18 P)**

(2019/C 93/42)

Jednací jazyk: angličtina

### Účastnice řízení

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek: Evropská komise (zástupci: T. Christoforou, P. Rossi, V. Bottka, zmocněnci)

Další účastnice řízení: Gea Srl

### Návrhová žádání účastnice podávající kasační opravný prostředek

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (dále jen „navrhovatelka“) navrhuje, aby Soudní dvůr:

- zrušil napadený rozsudek;
- uložil GEA náhradu veškerých nákladů tohoto řízení a řízení v prvním stupni.

### Důvody kasačního opravného prostředku a hlavní argumenty

Na podporu kasačního opravného prostředku předkládá Komise dva důvody:

Komise tvrdí, že se Tribunál dopustil dvou nesprávných právních posouzení. Zaprvé, nesprávně uplatnil zásadu rovného zacházení, nezohlednil judikaturu týkající se pojmu podnik a solidární odpovědnosti a rovněž se dopustil nesprávného posouzení důsledků snížení pokuty, k němuž došlo pouze ve vztahu k bývalé dceřiné společnosti podniku, který se dopustil protiprávního jednání. Komise má konkrétně za to, že Tribunál se v napadeném rozsudku odchýlil od judikatury Soudního dvora, podle níž je pojem solidární odpovědnosti za část pokuty, jež je společná pro všechny právní subjekty, jímž je pokuta určena, vyjádřením pojmu podnik pro účely článku 101 SFEU (viz C-231/11 P, Siemens Österreich, bod 57). Právní subjekty, jež jsou součástí téhož podniku v okamžiku protiprávního jednání, tudíž ze své podstaty nesou solidární odpovědnost za pokutu, jež odpovídá míře účasti podniku na protiprávním jednání (až do maximální výše, za níž odpovídá každý právní subjekt jednotlivě). Logika rozsudku je založena na analogickém použití teorie vnitřních podílů v rámci společné odpovědnosti, jež má rovněž za cíl vyloučit odpovědnost spoludlužníků za části společně uložené pokuty. Tuto teorii nicméně Soudní dvůr odmítl ve věci C-231/11 P, Siemens Österreich, a ve spojených věcech C-247/11, P a C-253/11 P, Areva. Rozsudek Tribunálu mimoto nezohledňuje judikaturu, podle níž se na mateřskou společnost nevztahuje nižší 10 % horní hranice její bývalé dceřiné společnosti (C-50/12 P, Kendrion, body 58, 68 a 70). Napadený rozsudek je tedy stížen nesprávným právním posouzením týkajícím se výkladu a uplatnění ustálené judikatury Soudního dvora, vyvolává právní nejistotu a narušuje prostor pro uvážení, který má Komise při stanovení pokut ukládaných podniku za porušení článku 101 SFEU.

Zadruhé, Komise tvrdí, že se Tribunál dopustil pochybení, když konstatoval, že lhůta pro zaplacení pokuty pro všechny právní subjekty, jež mají solidární odpovědnost v rámci podniku (včetně mateřské GEA) počíná běžet znovu od okamžiku oznámení pozměňujícího rozhodnutí o snížení pokuty pouze pro jeden z těchto právních subjektů (ACW, bývalou dceřinou společností GEA). To je nesprávným právním posouzením, neboť Komise je oprávněna prostřednictvím pozměňujícího rozhodnutí snížit pokutu pouze pro jeden z právních subjektů, které mají solidární odpovědnost, jen v případě významné chyby, jež se týká pouze tohoto právního subjektu, aniž by měla povinnost změnit pokuty v dalších částech rozhodnutí, jež je určeno zbývajícím právním subjektům. Komise je stejně tak oprávněna (nikoli však povinná) za takových okolností stanovit novou lhůtu splatnosti určenou jednomu či více právním subjektům, jež může být stanovena na okamžik, který předchází oznámení posledního pozměňujícího rozhodnutí. Je tomu tak z toho důvodu, že změna pokuty neznamená její nahrazení. Stejně tak v případě, že Soudní dvůr sníží pokutu uloženou právnímu subjektu, neznamená to, že je stanovena nová pokuta s novou lhůtou splatnosti (věc C-523/15 P, WDI, body 29 až 48 a 63 až 68 a věc T-275/94, Groupement des cartes bancaires, body 60 a 65). Pokud by byla nesprávná právní posouzení, o něž se rozsudek Tribunálu opírá, zachována, mohlo by to mít dopad na odrazující účinek pokut Komise, neboť by to znamenalo, že v důsledku změny pokuty u jednoho ze subjektů, kterým byla pokuta uložena, by došlo ke ztrátě na úrocích vzešlých z nezměněné části pokuty pro celý podnik.

Konečně, rozsudek Tribunálu je ve vztahu k oběma aspektům, jichž se týkají důvody kasačního opravného prostředku, nejasný a nedostatečně odůvodněný.

---

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Helsingin hovioikeus (Finsko) dne 21. prosince 2018 – A a další v. Finnair Oyj**

(Věc C-832/18)

(2019/C 93/43)

Jednací jazyk: finština

**Předkládající soud**

Helsingin hovioikeus

**Účastníci původního řízení**

Žalobci: A a další

Žalovaná: Finnair Oyj

**Předběžné otázky**

1. Je třeba nařízení č. 261/2004<sup>(1)</sup> vykládat v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě má nárok na další náhradu ve smyslu článku 7 odst. 1, jestliže obdržel náhradu z důvodu zrušeného letu, letecký dopravce provozující přesměrovaný let je stejný jako dopravce provozující zrušený let a také přesměrovaný let navazující na zrušený let je na svém plánovaném přeletu opožděn v takovém rozsahu, který opravňuje k poskytnutí náhrady?
2. Je-li odpověď na první otázku kladná, může se provozující letecký dopravce odvolávat na mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3, pokud podle technické následné analýzy výrobce letadel, jež se týká letadel, která jsou již v provozu, je díl v příslušném dokumentu považován fakticky za takzvaný „on condition“ díl, tedy díl, který se používá tak dlouho, dokud se na něm nevyskytne závada, a provozující letecký dopravce se na výměnu příslušného dílu připravil tak, že má neustále k dispozici náhradní díl?

---

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08 s. 10).