



Luxemburg, den 16 december 2015

Domar i målen T-9/11 Air Canada, T-28/11 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, T-36/11 Japan Airlines, T-38/11 Cathay Pacific Airways, T-39/11 Cargolux Airlines International, T-40/11 Latam Airlines Group m.fl., T-43/11 Singapore Airlines m.fl., T-46/11 Deutsche Lufthansa m.fl., T-48/11 British Airways, T-56/11 SAS Cargo Group m.fl., T-62/11 Air France-KLM, T-63/11 Société Air France och T-67/11 Martinair Holland/kommissionen

Press och information

Tribunalen ogiltigförklarar kommissionens beslut att påföra flera flygbolag böter på ungefär 790 millioner euro med anledning av att de hade deltagit i konkurrensbegränsande samverkan på marknaden för flygfrakt

Enligt tribunalen är skälen och artikeldelen i beslutet motstridiga

Den 7 december 2005 mottog kommissionen en ansökan om immunitet enligt institutionens "meddelande om förmånlig behandling" från år 2002¹. Ansökan hade framställts av Deutsche Lufthansa och dess dotterbolag, Lufthansa Cargo och Swiss International Air Lines. Enligt ansökan hade flera företag som var aktiva på marknaden för flygfrakt konkurrensbegränsande kontakter med varandra. Nämnda kontakter avsåg bland annat bränsletillägg och säkerhetstillägg (det sistnämnda har införts för att bemöta kostnaden för vissa säkerhetsåtgärder vilka föreskrivs sedan terroristattacker den 11 september 2001).

Den 14 och den 15 februari 2006 genomförde kommissionen oanmälda inspektioner. Den 9 november 2010 antog kommissionen ett beslut². I skälen till beslutet fastställs en enda, fortlöpande överträdelse av EU:s konkurrensregler inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och i Schweiz. Enligt kommissionen ska flera transportörer (se tabellen nedan) ha samordnat sina priser på frakttjänster. I beslutets artikeldel hänvisas till fyra överträdelser vilka är kopplade till olika perioder och flyglinjer. Samtliga berörda transportörer hade gjort sig skyldiga till vissa av överträdelserna, medan endast en mindre grupp transportörer var skyldiga till de andra överträdelserna. Kommissionen påförde samtliga berörda transportörer böter med undantag för Lufthansa och dess dotterbolag, vilka tillerkändes immunitet.

De berörda transportörerna³ väckte talan mot kommissionens beslut vid Europeiska unionens tribunal. Vissa transportörer gjorde bland annat gällande att det av beslutet inte gick att utläsa omfattningen eller arten av den eller de överträdelser som de påstods ha gjort sig skyldiga till. I beslutets fyra artiklar hänvisas nämligen till fyra överträdelser vilka är kopplade till olika perioder och flyglinjer, och till vilka olika transportörer är skyldiga, samtidigt som skälen avser en enda, fortlöpande och världsomspännande överträdelse, vilken omfattar samtliga flyglinjer. Under förfarandet gjorde samtliga sökandebolag gällande att skälen och artikeldelen i beslutet är motstridiga.

I sina domar av idag framhåller tribunalen först att principen om ett effektivt domstolsskydd kräver att artikeldelen i ett beslut som antagits av kommissionen och i vilket åsidosättanden av konkurrensreglerna fastställs, är särskilt klar och precis samt att de företag som hållits ansvariga och har ålagts sanktioner ska kunna förstå varför de funnits vara ansvariga och har ålagts sanktioner och kunna bestrida detta ansvar och sanktionerna, såsom de formulerats i artikeldelen.

¹ Meddelande om immunitet mot böter och nedsättning av böter i kartellärenden (EGT C 45, 2002, s. 3).

² Beslut K(2010) 7694 slutlig av den 9 november 2010 om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet med Schweiz (ärende COMP/39258 – Flygfrakt).

³ Med undantag för Qantas.

Tribunalen erinrar om att det beslut som antagits av kommissionen är bindande för de nationella domstolarna. Detta innebär att beslutets artikeldel måste kunna förstås på ett entydigt sätt. I synnerhet ska de nationella domstolarna kunna utläsa överträdelsens omfattning och kunna identifiera de ansvariga personerna, för att kunna dra de nödvändiga slutsatserna med avseende på de krav på ersättning för skada som orsakats av överträdelsen vilka ingetts av personer som lidit skada till följd av denna överträdelse.

Tribunalen framhåller även att lydelsen av artikeldelen i ett beslut, i vilket en överträdelse av konkurrensregler fastställs, till sin natur fastställer de berörda personernas inbördes rättigheter och skyldigheter.

I förevarande fall framgår det, vid en helhetsbedömning, av skälen i beslutet att kommissionen beskriver ett enda fall av konkurrensbegränsande samverkan, vilket kvalificerats såsom en enda, fortlöpande överträdelse. Denna överträdelse avser alla flyglinjer som omfattas av den konkurrensbegränsande samverkan och samtliga anklagade transportörer ska ha deltagit i densamma. Nämnda transportörer ska, inom ramen för en enda global plan och med hjälp av ett enda kontaktnät för bilaterala och multilaterala kontakter, ha samordnat sina beteenden med avseende på dels utvecklingen av bränsletillägg och säkerhetstillägg, dels betalning av provision på dessa tillägg till speditörer med vilka de arbetar. Denna samordning ska ha varit världsomspännande och rörde följaktligen samtidigt samtliga flyglinjer som avses i nämnda beslut.

I artikeldelen i beslutet fastställs emellertid fyra olika, enskilda och fortlöpande överträdelser eller en enda, fortlöpande sådan för vilka/vilken endast de transportörer som, på de flyglinjer som avses i artiklarna 1–4 i det angripna beslutet, direkt har deltagit i de beteenden som avses i var och en av nämnda artiklar eller som har haft kännedom om en samverkan på dessa flyglinjer, hålls ansvariga. **Tribunalen konstaterar följaktligen att skälen och artikeldelen i beslutet är motstridiga.**

Tribunalen utesluter att skillnaderna mellan skälen och artikeldelen i beslutet kan ha sin förklaring i att de transportörer som inte nämns i vissa artiklar i beslutet inte trafikerade de flyglinjer som omfattas av dessa artiklar. Denna förklaring skulle nämligen strida mot själva idén i skälen i beslutet om en enda, fortlöpande överträdelse vilken består av ett antal konkurrensbegränsande beteenden för vilka samtliga deltagare ansvarar, och detta oberoende av vilka de berörda flyglinjerna är. För övrigt anses transportörerna ansvara för hela den överträdelse som avses i varje artikel, utan att det görs åtskillnad mellan de flyglinjer som trafikerades av nämnda transportörer och de flyglinjer som inte trafikerades av dessa företag. Om denna förklaring godtogs skulle det följaktligen innebära att artikeldelen grundar sig på två motstridiga resonemang.

Tribunalen konstaterar dessutom att skälen i beslutet inte är helt konsekventa. De innehåller nämligen bedömningar vilka med svårighet låter sig förenas med förekomsten av en enda kartell vilken täcker samtliga flyglinjer som avses i artikeldelen, såsom denna kartell beskrivs i samma skäl.

Tribunalen konstaterar slutligen att de interna motsägelserna i beslutet har varit av sådant slag att de äventyrar de berörda företagens rätt till försvar och hindrar tribunalen från att utföra sin prövning.

Tribunalen ogiltigförklarar följaktligen kommissionens beslut i den mån som det avser de berörda transportörerna.

Sammanfattande tabell

Berörda bolag	Av kommissionen påförda böter (i euro)	Resultat
Air Canada	21 037 500	Ogiltigförklaring
Air France-KLM	182 920 000 (solidariskt med Société Air France) 124 440 000 (solidariskt med Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Ogiltigförklaring
Société Air France	182 920 000 (solidariskt med Air France-KLM)	Ogiltigförklaring
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (solidariskt med Air France-KLM)	Ogiltigförklaring
British Airways	104 040 000	Ogiltigförklaring
Cargolux Airlines International	79 900 000	Ogiltigförklaring
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Ogiltigförklaring
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (solidariskt)	Ogiltigförklaring
Latam Airlines Group (tidigare LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (solidariskt)	Ogiltigförklaring
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Ogiltigförklaring
Martinair Holland	29 500 000	Ogiltigförklaring
Qantas Airways	8 880 000	Talan har inte väckts
SAS SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	22 308 250 (endast SAS) 4 254 250 (solidariskt, SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	Ogiltigförklaring

	32 984 250 (solidariskt, SAS Cargo Group och SAS)	
	5 355 000 (endast Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	
	5 265 750 (solidariskt)	
Singapore Airlines Cargo Singapore Airlines	74 800 000 (solidariskt)	Ogiltigförklaring

PÅPEKANDE: Tribunalens avgörande kan överklagas till domstolen inom två månader från delgivningen. Överklagandet ska vara begränsat till rättsfrågor.

PÅPEKANDE: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och de enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för tribunalen.

Domarna i fulltext ([T-9/11](#), [T-28/11](#), [T-36/11](#), [T-38/11](#), [T-39/11](#), [T-40/11](#), [T-43/11](#), [T-46/11](#), [T-48/11](#), [T-56/11](#), [T-63/11](#), [T-62/11](#) och [T-67/11](#)) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127