



Luxembourg den 16. december 2015

Dom i sagerne 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 og T-67/11 Martinair Holland mod Kommissionen

Presse og Information

Retten annullerer den afgørelse, hvorved Kommissionen har pålagt flere luftfartsselskaber bøder for ca. 790 mio. EUR for deres deltagelse i et kartel på markedet for luftfragt

Ifølge Retten er afgørelsens begrundelse og afgørelsens dispositive del indbyrdes modstridende

Den 7. december 2005 modtog Kommissionen en anmodning om bødefritagelse i henhold til dens »samarbejdsmeddelelse af 2002«¹ indgivet af Deutsche Lufthansa og dets datterselskaber, Lufthansa Cargo og Swiss International Air Lines. Ifølge denne anmodning fandt der konkurrencebegrænsende kontakter sted mellem flere virksomheder, som var aktive på markedet for luftfragt. Disse kontakter vedrørte navnlig et brændstoffillæg og et sikkerhedstillæg (sidstnævnte var blevet indført for at imødegå omkostningerne til visse sikkerhedsforanstaltninger efter terrorangrebene den 11. september 2001).

Den 14. og den 15. februar 2006 gennemførte Kommissionen uanmeldte kontrolundersøgelser. Den 9. november 2010 vedtog Kommissionen en afgørelse², i hvis begrundelse fastslås en samlet og vedvarende overtrædelse af EU-konkurrencereglerne i EØS og i Schweiz. Ifølge Kommissionen havde flere luftfartsselskaber (jf. oversigt) samordnet deres adfærd med hensyn til priser for levering af luftfragtydelser. Afgørelsens dispositive del nævner fire overtrædelser, som vedrører forskellige perioder og ruter. Mens visse af overtrædelserne var blevet begået af alle de omhandlede transportvirksomheder, var andre kun blevet begået af en mere begrænset gruppe af transportvirksomheder. Kommissionen pålagde alle de omhandlede transportvirksomheder, med undtagelse af Lufthansa og dets datterselskaber, som opnåede en bødefritagelse, bøder.

De omhandlede transportvirksomheder³ har anlagt et søgsmål for Den Europæiske Unions Ret til prøvelse af Kommissionens afgørelse. Visse transportvirksomheder har bl.a. gjort gældende, at afgørelsen ikke gør det muligt for dem at fastlægge karakteren og rækkevidden af den overtrædelse eller de overtrædelser, som de foreholdes. Afgørelsens dispositive del nævner således i artikel 1-4 fire overtrædelser vedrørende forskellige perioder og ruter, som er blevet begået af forskellige transportvirksomheder, mens begrundelsen kun omhandler én samlet og vedvarende global overtrædelse, som dækker alle ruterne. Under proceduren har alle de sagsøgende selskaber anført, at afgørelsens begrundelse og afgørelsens dispositive del er indbyrdes modstridende.

Retten har i sine domme af dags dato først og fremmest fremhævet, at princippet om effektiv domstolsbeskyttelse indebærer, at den dispositive del af en afgørelse, hvorved Kommissionen konstaterer, at konkurrencereglerne er blevet tilsidesat, skal være særligt klar og præcis, og at de virksomheder, som anses for ansvarlige, og som pålægges sanktioner, skal være i stand til at

¹ Meddelelse om bødefritagelse eller bødenedsættelse i kartelsager (EFT 2002 C 45, s. 3).

² Afgørelse K (2010) 7694 endelig vedrørende en procedure i henhold til artikel 101 TEUF, artikel 53 i EØS-aftalen og artikel 8 i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (sag COMP/39258 – Luftfragt).

³ Med undtagelse af Qantas.

forstå og anfægte pålæggelsen af dette ansvar og af disse sanktioner, således som de fremgår af nævnte dispositive del.

Retten bemærker, at de nationale domstole er bundet af den afgørelse, som Kommissionen træffer, hvilket kræver, at afgørelsens dispositive del kan forstås på utvetydig vis. De nationale domstole skal navnlig være i stand til at kunne forstå rækkevidden af overtrædelsen og identificere de personer, som er ansvarlige herfor, for at kunne drage de nødvendige konsekvenser med hensyn til krav om erstatning for tab fremsat af de personer, som har lidt skade på grund af samme overtrædelse.

Retten fremhæver ligeledes, at ordlyden af den dispositive del i en afgørelse, som fastslår en overtrædelse af konkurrencereglerne, kan fastlægge de gensidige rettigheder og forpligtelser mellem de omhandlede personer.

I den foreliggende sag fremgår det af en samlet læsning af afgørelsens begrundelse, at Kommissionen har beskrevet et enkelt kartel, der kvalificeres som en samlet og vedvarende overtrædelse vedrørende alle de ruter, der var omfattet af det kartel, hvori samtlige de anklagede transportvirksomheder deltog. Disse har inden for rammerne af én samlet plan og via ét bilateralt og multilateralt kontaktnetværk samordnet deres adfærd med hensyn til dels udviklingen af brændstoffillægget og sikkerhedstillægget, dels nægtelsen af at betale kommission af disse tillæg til de speditører, som de samarbejdede med. Denne samordning fandt sted på globalt plan og vedrørte således samtidigt alle de i den nævnte afgørelse omhandlede ruter.

Begrundelsen for den anfægtede afgørelse fastslår imidlertid enten fire særskilte samlede og vedvarende overtrædelser eller en enkelt samlet og vedvarende overtrædelse, for hvilken ansvaret kun tilregnes de transportvirksomheder, der, på de ruter, der er omhandlet i den anfægtede afgørelses artikel 1-4, direkte deltog i den konkurrencebegrænsende adfærd, der er omhandlet i hver af de nævnte artikler, eller havde kendskab til et hemmeligt samarbejde vedrørende disse ruter. **Retten konstaterer således, at begrundelsen for afgørelsen og afgørelsens dispositive del er indbyrdes modstridende.**

Retten udelukker, at forskellene mellem afgørelsens begrundelse og afgørelsens dispositive del kan forklares med, at de transportvirksomheder, som ikke er nævnt i visse af artiklerne i den dispositive del, ikke betjener de ruter, der er omfattet af disse artikler. Denne forklaring ville være i strid med selve ideen i begrundelsen for afgørelsen om en samlet og vedvarende overtrædelse bestående af en række former for konkurrencebegrænsende praksis, som alle deltagerne er ansvarlige for, og dette uanset hvilke ruter der er tale om. Desuden anses transportvirksomhederne for ansvarlige for hele den overtrædelse, der er omhandlet i hver artikel, uden at der sondres mellem de ruter, som de betjener, og de ruter, som de ikke betjener. En accept af en sådan forklaring ville derfor være ensbetydende med at antage, at den dispositive del er baseret på modstridende logikker.

Retten konstaterer endvidere at begrundelsen for afgørelsen ikke i sig selv er fritaget for enhver intern uoverensstemmelse. Den indeholder således vurderinger, der er vanskeligt forenelige med forekomsten af et samlet kartel, der omfatter alle de ruter, der er omhandlet i den dispositive del, således som beskrevet i den samme begrundelse.

Afslutningsvis konkluderer Retten, at selvmodsigelserne i afgørelsen har kunnet været til skade for de omhandlede selskabers ret til forsvar og forhindrer Retten i at foretage sin prøvelse.

Retten annullerer derfor Kommissionens afgørelse for så vidt angår de omhandlede transportvirksomheder.

Sammenfattende oversigt

Omhandlede selskaber	Bøde pålagt af Kommissionen (EUR)	Resultat
Air Canada	21 037 500	Annulation
Air France-KLM	182 920 000 (in solidum med Société Air France) 124 440 000 (in solidum med Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Annulation
Société Air France	182 920 000 (in solidum med Air France-KLM)	Annulation
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (in solidum med Air France-KLM)	Annulation
British Airways	104 040 000	Annulation
Cargolux Airlines International	79 900 000	Annulation
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Annulation
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (in solidum)	Annulation
Latam Airlines Group (tidligere LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (in solidum)	Annulation
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Annulation
Martinair Holland	29 500 000	Annulation

Qantas Airways	8 880 000	Ikke anlagt søgsmål
SAS SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	22 308 250 (udelukkende SAS) 4 254 250 (in solidum mellem SAS Cargo Group og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) 32 984 250 (in solidum mellem SAS Cargo Group og SAS) 5 355 000 (udelukkende Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) 5 265 750 (in solidum)	Annulation
Singapore Airlines Cargo Singapore Airlines	74 800 000 (in solidum)	Annulation

BEMÆRKNING: Der kan iværksættes appel, der er begrænset til retsspørgsmål, for Domstolen til prøvelse af Rettens afgørelse inden for to måneder efter forkyndelsen af denne.

BEMÆRKNING: Annulationssøgsmål tilsigter annulation af retsakter vedtaget af EU-institutionerne, som er i strid med EU-retten. Medlemsstater, EU-organer og borgere kan under nærmere bestemte betingelser indbringe sådanne sager for Domstolen eller Retten. Hvis sagsøgeren får medhold, annulleres retsakten. Såfremt annulationen af retsakten indebærer, at der opstår et retligt tomrum, skal dette afhjælpes af vedkommende institution.

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Retten.

Dommene ([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](#) og [T-67/11](#)) offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127