



PRESSEMITTEILUNG Nr. 21/26

Luxemburg, den 26. Februar 2026

Urteile des Gerichtshofs in den Rechtssachen C-367/22 P | Air Canada, C-369/22 P | Air France
u. a./Kommission

Luftfrachtkartell: Der Gerichtshof weist die Rechtsmittel von zwölf Fluggesellschaften gegen Urteile des Gerichts zurück

Er setzt allerdings die gegen die SAS Cargo Group verhängte Geldbuße herab

Am 9. November 2010 nahm die Europäische Kommission einen ersten Beschluss¹ bezüglich mehrerer auf dem Luftfrachtmarkt aktiver Fluggesellschaften an, die zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Preiskartell beteiligt gewesen waren, und verhängte Geldbußen in einer Gesamthöhe von 790 Millionen Euro gegen sie. Die Kommission stellte fest, dass die Fluggesellschaften gegen die Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (EG-Schweiz) verstoßen hatten, die wettbewerbsbeschränkende Absprachen verbieten. Das Kartell umfasste verschiedene Bestandteile der Preise für auf diesem Markt erbrachte Dienstleistungen, insbesondere die Einführung von „Treibstoffaufschlägen“ und „Sicherheitsaufschlägen“, sowie die Weigerung, Spediteuren eine Provision auf diese Aufschläge zu bezahlen. Dieser Beschluss wurde jedoch vom Gericht der Europäischen Union² aufgrund ihm inhärenter Widersprüche, die geeignet waren, die Verteidigungsrechte der Fluggesellschaften zu beeinträchtigen, ganz bzw. teilweise für nichtig erklärt.

Am 17. März 2017 nahm die Kommission einen neuen Beschluss³ an, in dem sie den vom Gericht aufgezeigten Begründungsmangel behob und Geldbußen in einer Gesamthöhe von 776 Millionen Euro gegen die Fluggesellschaften verhängte.

Die Fluggesellschaften beantragten beim Gericht, auch diesen neuen Beschluss für nichtig zu erklären oder die verhängten Geldbußen herabzusetzen. Mit Urteilen vom 30. März 2022⁴ wies das Gericht die Klagen von Martinair Holland, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa und Singapore Airlines ab. Den übrigen Fluggesellschaften gegenüber erklärte es den Beschluss dagegen teilweise für nichtig und setzte deren Geldbuße herab (siehe Übersicht in der Pressemitteilung Nr. [53/22](#)).

Gegen diese Urteile des Gerichts wurden Rechtsmittel beim Gerichtshof eingelegt.

Mit den heute ergangenen 13 Urteilen **weist der Gerichtshof nahezu das gesamte Vorbringen der Fluggesellschaften zurück. Nur dem Rechtsmittel der SAS Cargo Group wird teilweise stattgegeben**, da dem Gericht Fehler bei der Berechnung der gegen sie verhängten Geldbuße unterlaufen sind.

Erstens weist der Gerichtshof das Vorbringen der Fluggesellschaften zurück, mit dem sie die Unzuständigkeit der Kommission für die **Ahndung von Absprachen über Luftfrachtdienste mit Abflug in Drittländern und Ankunft in der Union oder im EWR** (Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen) rügen.

Er weist darauf hin, dass die Kommission ein Verhalten außerhalb des Hoheitsgebiets der Union oder des EWR feststellen und ahnden kann, wenn es innerhalb der Union oder des EWR durchgeführt wurde (im Folgenden: Kriterium der Durchführung) oder wenn vorhersehbar war, dass es dort unmittelbare und wesentliche Auswirkungen haben werde (im

Folgenden: Kriterium der qualifizierten Auswirkungen).

Insoweit hat das Gericht keinen Fehler begangen, als es die Zuständigkeit der Kommission ausschließlich anhand des Kriteriums der „qualifizierten Auswirkungen“ bestätigt hat, da es sich hierbei um alternative Kriterien handelt.

Darüber hinaus muss die Kommission bei der Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen dartun, dass **die betreffenden Verhaltensweisen „vorhersehbare, unmittelbare und wesentliche“ Auswirkungen haben**. In diesem Zusammenhang weist der Gerichtshof die verschiedenen Argumente in Bezug auf Rechtsfehler, die das Gericht bei der Kontrolle der Bestimmung der Auswirkungen begangen haben soll, zurück.

Zweitens weist der Gerichtshof das Vorbringen der Fluggesellschaften zurück, mit dem die **Einstufung** der verschiedenen in Rede stehenden Verhaltensweisen **als „einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung“** gerügt wird. Er weist darauf hin, dass bei einer Zuwiderhandlung, die sich über mehrere Jahre erstreckt, auch wenn für bestimmte Zeiträume die Durchführung einer Vereinbarung durch ein Unternehmen nicht unmittelbar nachgewiesen worden ist, festgestellt werden kann, dass sich das Unternehmen in diesen Zeiträumen an der Zuwiderhandlung beteiligt hat. Eine solche Feststellung muss jedoch auf objektiven und übereinstimmenden Indizien beruhen. Außerdem kann einer Fluggesellschaft eine Zuwiderhandlung auch auf den Strecken zugerechnet werden, die sie nicht bedient. Dies gilt dann, wenn sie durch ihr Verhalten zur Erreichung der von allen Kartellbeteiligten verfolgten gemeinsamen Ziele beigetragen hat und von dem von den anderen Beteiligten in Verfolgung dieser Ziele beabsichtigten oder an den Tag gelegten rechtswidrigen Verhalten wusste.

Drittens geht der Gerichtshof auf das Vorbringen der Fluggesellschaften ein, die sich erstmals auf die **Verjährung der Verfolgungsbefugnis der Kommission** für bestimmte Verhaltensweisen berufen, obwohl sie dies vor dem Gericht nicht geltend gemacht hatten. Der Gerichtshof stellt klar, dass die Einrede der Verjährung dieser Befugnis⁵ vom Gericht nicht von Amts wegen berücksichtigt werden kann, sondern von der betroffenen Partei geltend gemacht werden muss, da es sich dabei nicht um zwingendes Recht handelt.

Zur SAS Cargo Group stellt der Gerichtshof fest, dass das Gericht aus Gründen der Gleichbehandlung der Fluggesellschaften den auf internen Strecken innerhalb eines Staates erzielten Umsatz in die Berechnungsgrundlage einbezogen hatte. Das Gericht verfügte jedoch über keine Beweise dafür, dass diese Einnahmen bei den anderen Fluggesellschaften in die Berechnung der Geldbußen einbezogen wurden. Mangels Nachweises einer Ungleichbehandlung durfte das Gericht weder auf einen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz schließen noch auf dieser Grundlage die Höhe der gegen die SAS Cargo Group verhängten Geldbuße ändern. Der Gerichtshof hebt daher das Urteil des Gerichts in diesem Punkt auf und setzt die Geldbuße herab (siehe nachstehende Tabelle).

Übersicht über die Geldbußen

(für die übrigen Fluggesellschaften siehe Pressemitteilung Nr. 53/22)

Fluggesellschaften	Von der Kommission festgesetzte Geldbuße (in	Vom Gericht festgesetzte Geldbuße (in Millionen €)	Vom Gerichtshof festgesetzte Geldbuße
--------------------	--	--	---------------------------------------

	Millionen €		(in Millionen €)
SAS	5,36 (Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden als Alleinschuldnerin)	7,03 (↑) (Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden als Alleinschuldnerin)	4,74 (↓) (Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden als Alleinschuldnerin)
SAS Cargo Group	4,25 (SAS Cargo Group und Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden gesamtschuldnerisch)	5,94 (↑) (SAS Cargo Group und Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden gesamtschuldnerisch)	4,07 (↓) (SAS Cargo Group und Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden gesamtschuldnerisch)
Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	5,27 (SAS, SAS Cargo Group und Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden gesamtschuldnerisch)	6,31 (↑) (SAS, SAS Cargo Group und Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden gesamtschuldnerisch)	4,37 (↓) (SAS, SAS Cargo Group und Scandinavian Airlines System Denmark-Norway- Sweden gesamtschuldnerisch)
	32,98 (SAS Cargo Group und SAS gesamtschuldnerisch)	29,05 (↓) (SAS Cargo Group und SAS gesamtschuldnerisch)	27,7 (↓) (SAS Cargo Group und SAS gesamtschuldnerisch)
	22,31 (SAS Cargo Group als Alleinschuldnerin)	21,69 (↓) (SAS Cargo Group als Alleinschuldnerin)	21,97 (↑) (SAS Cargo Group als Alleinschuldnerin)

HINWEIS: Gegen ein Urteil oder einen Beschluss des Gerichts kann beim Gerichtshof ein auf Rechtsfragen beschränktes Rechtsmittel eingelegt werden. Das Rechtsmittel hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Ist das Rechtsmittel zulässig und begründet, hebt der Gerichtshof die Entscheidung des Gerichts auf. Ist die Rechtssache zur Entscheidung reif, kann der Gerichtshof den Rechtsstreit selbst entscheiden. Andernfalls verweist er die Rechtssache an das Gericht zurück, das an seine Entscheidung über das Rechtsmittel gebunden ist.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nicht amtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der Volltext und gegebenenfalls die Zusammenfassung der Urteile ([C-367/22 P](#), [C-369/22 P](#), [C-370/22 P](#), [C-375/22 P](#), [C-378/22 P](#), [C-379/22 P](#), [C-380/22 P](#), [C-381/22 P](#), [C-382/22 P](#), [C-385/22 P](#), [C-386/22 P](#), [C-401/22 P](#) et [C-403/22 P](#)) werden am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ +352 4303-3255

Filmaufnahmen von der Verkündung der Urteile sind abrufbar über „[Europe by Satellite](#)“ ☎ +32 2 2964106.

Bleiben Sie in Verbindung!



¹ [Beschluss K\(2010\) 7694 endg.](#), der Kommission vom 9. November 2010 in einem Verfahren nach Artikel 101 AEUV, Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (Sache COMP 39258 –

Luftfracht) (siehe auch Pressemitteilungen der Kommission [IP/10/1487](#)).

² Urteile des Gerichts vom 16. Dezember 2015: Air Canada/Kommission, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Kommission, [T-28/11](#), Japan Airlines/Kommission, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/Kommission, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/Kommission, [T-39/11](#), Latam Airlines Group und Lan Cargo/Kommission, [T-40/11](#), Singapore Airlines und Singapore Airlines Cargo/Kommission ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa u. a./Kommission ([T-46/11](#)), British Airways/Kommission, [T-48/11](#), SAS Cargo Group u. a./Kommission, [T-56/11](#), Air France-KLM/Kommission, [T-62/11](#), Air France/Kommission, [T-63/11](#), Martinair Holland/Kommission, [T-67/11](#) (siehe auch Pressemitteilung Nr. [147/15](#)).

³ [Beschluss C\(2017\) 1742 final](#) der Kommission vom 17. März 2017 in einem Verfahren nach Artikel 101 AEUV, Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (Sache AT.39258 – Luftfracht) (siehe auch Pressemitteilungen der Kommission [IP/17/661](#)).

⁴ Urteile des Gerichts vom 30. März 2022: Martinair Holland/Kommission, [T-323/17](#), SAS Cargo Group u. a./Kommission, [T-324/17](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Kommission, [T-325/17](#), Air Canada/Kommission, [T-326/17](#), Cargolux Airlines/Kommission, [T-334/17](#), Air France-KLM/Kommission, [T-337/17](#), Air France/Kommission, [T-338/17](#), Japan Airlines/Kommission, [T-340/17](#), British Airways/Kommission, [T-341/17](#), Deutsche Lufthansa u. a./Kommission, [T-342/17](#), Cathay Pacific Airways/Kommission, [T-343/17](#), Latam Airlines Group und Lan Cargo/Kommission, [T-344/17](#), Singapore Airlines und Singapore Airlines Cargo/Kommission, [T-350/17](#) (siehe auch Pressemitteilung Nr. [53/22](#)).

⁵ Die Verjährungsfrist ist in Art. 25 der [Verordnung \(EG\) Nr. 1/2003](#) des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln [101] und [102] AEUV] niedergelegten Wettbewerbsregeln geregelt.