



## ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 21/26

Λουξεμβούργο, 26 Φεβρουαρίου 2026

Αποφάσεις του Δικαστηρίου στις υποθέσεις C 367/22 P, C-369/22 P κ.α. | Air Canada, Air France κ.α. κατά Επιτροπής

### **Σύμπραξη στην αγορά των αερομεταφορών εμπορευμάτων: το Δικαστήριο απορρίπτει τις αιτήσεις αναιρέσεως 12 αεροπορικών εταιριών κατά των αποφάσεων του Γενικού Δικαστηρίου**

*Αντιθέτως, μειώνει το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Cargo Group*

Στις 9 Νοεμβρίου 2010, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε μια πρώτη απόφαση <sup>1</sup> κατά διαφόρων αεροπορικών εταιριών δραστηριοποιούμενων στην αγορά των αερομεταφορών εμπορευμάτων οι οποίες είχαν μετάρχει σε σύμπραξη ως προς τις τιμές μεταξύ Δεκεμβρίου 1999 και Φεβρουαρίου 2006. Στις εν λόγω εταιρίες επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους περίπου 790 εκατομμυρίων ευρώ. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι αεροπορικές εταιρίες παραβίασαν τις διατάξεις της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (ΕΚ-Ελβετίας), οι οποίες απαγορεύουν τις συμπράξεις που περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Η σύμπραξη αφορούσε διάφορα συστατικά στοιχεία της τιμής των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως την επιβολή επιναύλων «καυσίμων» και «ασφαλείας», καθώς και την άρνηση χορήγησης προμήθειας επί των επιναύλων αυτών στους διαμεταφορείς. Ωστόσο, η απόφαση της Επιτροπής ακυρώθηκε, εν όλω ή εν μέρει, από το Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης <sup>2</sup> λόγω εγγενών αντιφάσεων που έθιγαν τα δικαιώματα άμυνας των αεροπορικών εταιριών.

Στις 17 Μαρτίου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε νέα απόφαση <sup>3</sup>, με την οποία διόρθωσε την πλημμελή αιτιολογία της προηγούμενης απόφασης και επέβαλε στις αεροπορικές εταιρίες πρόστιμα συνολικού ύψους περίπου 776 εκατομμυρίων ευρώ.

Οι αεροπορικές εταιρίες ζήτησαν από το Γενικό Δικαστήριο να ακυρώσει και τη νέα αυτή απόφαση ή να μειώσει το ποσό των επιβληθέντων προστίμων. Με αποφάσεις της 30ής Μαρτίου 2022 <sup>4</sup>, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τις προσφυγές των Martinair Holland, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa και Singapore Airlines. Αντιθέτως, ακύρωσε εν μέρει τη νέα απόφαση της Επιτροπής και μείωσε το ποσό του προστίμου έναντι των λοιπών αεροπορικών εταιριών (βλ. τον πίνακα στο ανακοινωθέν Τύπου αριθ. [53/22](#)).

Κατά των αποφάσεων αυτών του Γενικού Δικαστηρίου ασκήθηκαν αιτήσεις αναιρέσεως ενώπιον του Δικαστηρίου.

Με μια σειρά δεκατριών αποφάσεων, οι οποίες εκδόθηκαν σήμερα, **το Δικαστήριο απορρίπτει σχεδόν το σύνολο των επιχειρημάτων που προέβαλαν οι αεροπορικές εταιρίες. Μόνον η αίτηση αναιρέσεως της SAS Cargo Group γίνεται εν μέρει δεκτή**, λόγω σφαλμάτων στα οποία υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο κατά τον υπολογισμό του ύψους του προστίμου που επιβλήθηκε στην εν λόγω αεροπορική εταιρία

Πρώτον, το Δικαστήριο απορρίπτει τα επιχειρήματα των αεροπορικών εταιριών με τα οποία αμφισβητείται η **αρμοδιότητα της Επιτροπής να επιβάλει κυρώσεις για τη σύμπραξη σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων με αναχώρηση από τρίτες χώρες και προορισμό την Ένωση ή τον ΕΟΧ** (αερομεταφορές

εισερχόμενων φορτίων).

Υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή μπορεί να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για συμπεριφορά που εκδηλώθηκε εκτός του εδάφους της Ένωσης ή του ΕΟΧ, εφόσον η συμπεριφορά αυτή έχει τεθεί σε εφαρμογή στο έδαφος αυτό (στο εξής: κριτήριο της εφαρμογής) ή μπορεί να προβλεφθεί ότι θα έχει άμεση και ουσιώδη επίπτωση (στο εξής: κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων).

Συναφώς, το Δικαστήριο εκτιμά ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη επιβεβαιώνοντας την αρμοδιότητα της Επιτροπής βασιζόμενο αποκλειστικά επί του κριτηρίου των «ουσιαστικών επιπτώσεων», δεδομένου ότι τα δύο κριτήρια έχουν διαζευκτικό χαρακτήρα.

Εξάλλου, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, κατ' εφαρμογήν του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, η Επιτροπή οφείλει να αποδείξει ότι **οι επιπτώσεις των οικείων πρακτικών πρέπει να είναι «προβλέψιμες, άμεσες και ουσιώδεις»**. Συναφώς, το Δικαστήριο απορρίπτει τα διάφορα επιχειρήματα σχετικά με πλάνη περί το δίκαιο στην οποία φέρεται να υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο στο πλαίσιο του εκ μέρους του ελέγχου του χαρακτηρισμού των επιπτώσεων αυτών.

Δεύτερον, το Δικαστήριο απορρίπτει τα επιχειρήματα με τα οποία οι αεροπορικές εταιρίες επικρίνουν το γεγονός ότι οι διάφορες επίμαχες συμπεριφορές είχαν **χαρακτηριστεί ως «ενιαία και διαρκής παράβαση»**. Αφενός, υπενθυμίζει ότι, όταν μια παράβαση εκτείνεται σε πλείονα έτη, η έλλειψη άμεσης αποδείξεως της εφαρμογής μιας συμφωνίας από μια επιχείρηση για ορισμένες συγκεκριμένες περιόδους δεν εμποδίζει τη διαπίστωση της συμμετοχής της στη συμφωνία για τις επίμαχες περιόδους. Ωστόσο, η διαπίστωση αυτή πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά και συγκλίνοντα στοιχεία. Αφετέρου, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι μια αεροπορική εταιρία μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη ακόμη και για δρομολόγια τα οποία δεν εξυπηρετεί. Διευκρινίζει ότι τούτο ισχύει όταν η οικεία επιχείρηση συνέβαλε με τη συμπεριφορά της στους κοινούς σκοπούς τους οποίους επιδίωκε το σύνολο των μετεχόντων στη σύμπραξη και γνώριζε τις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοζαν οι λοιποί μετέχοντες στην επίμαχη σύμπραξη επιδιώκοντας τους ίδιους αυτούς σκοπούς.

Τρίτον, το Δικαστήριο απαντά στην επιχειρηματολογία των αεροπορικών εταιριών οι οποίες επικαλούνται για πρώτη φορά ενώπιόν του, ενώ δεν το είχαν πράξει ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, **την παραγραφή της εξουσίας της Επιτροπής για την επιβολή κυρώσεων** όσον αφορά ορισμένες συμπεριφορές. Το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι ο λόγος που στηρίζεται στην παρέλευση της προθεσμίας παραγραφής της εν λόγω εξουσίας<sup>5</sup> δεν μπορεί να εξεταστεί αυτεπαγγέλτως από το Γενικό Δικαστήριο, αλλά πρέπει να προβληθεί από τον ενδιαφερόμενο διάδικο, δεδομένου ότι δεν έχει χαρακτήρα δημοσίας τάξεως.

**Όσον αφορά την SAS Cargo Group**, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι το Γενικό Δικαστήριο, προκειμένου να διασφαλίσει την κατ' αυτό ίση μεταχείριση μεταξύ των αεροπορικών εταιριών, είχε συμπεριλάβει στη βάση υπολογισμού τον κύκλο εργασιών που πραγματοποιήθηκε σε εσωτερικά δρομολόγια εντός του ίδιου κράτους. Κατά το Δικαστήριο, όμως, το Γενικό Δικαστήριο δεν διέθετε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα έσοδα αυτά είχαν συνεκτιμηθεί κατά τον υπολογισμό του ύψους των προστίμων των λοιπών εμπλεκόμενων αεροπορικών εταιριών. Ελλείψει αποδείξεως περί διαφορετικής μεταχειρίσεως, το Γενικό Δικαστήριο δεν μπορούσε να διαπιστώσει παραβίαση της αρχής της ισότητας ούτε, επί της βάσεως αυτής, να τροποποιήσει το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Cargo Group. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο αναιρεί την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου κατά το μέρος που αφορά το σημείο αυτό και καθορίζει το ύψος του προστίμου σε χαμηλότερο επίπεδο (βλ. κατωτέρω πίνακα).

#### Συνοπτικός πίνακας των ποσών των προστίμων

(για τις λοιπές αεροπορικές εταιρίες βλ. ανακοινωθέν τύπου αριθ. 53/22)

Αεροπορικές εταιρίες	Ύψος του προστίμου που καθορίστηκε από την Επιτροπή (εκατ. ευρώ)	Ύψος του προστίμου που καθορίστηκε από το Γενικό Δικαστήριο (εκατ. ευρώ)	Ύψος του προστίμου που καθορίστηκε από το Δικαστήριο (εκατ. ευρώ)
----------------------	--	--	---

SAS  SAS Cargo Group  Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	5,36 (μόνον Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	7,03 (↑) (μόνον Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,74 (↓) (μόνον Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	4,25 (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS Cargo Group και Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	5,94 (↑) (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS Cargo Group και Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,07 (↓) (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS Cargo Group και Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	5,27 (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS, SAS Cargo Group και Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	6,31 (↑) (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS, SAS Cargo Group και Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	4,37 (↓) (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS, SAS Cargo Group και Scandinavian Airlines System Denmark-Norway- Sweden)
	32,98 (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS Cargo Group και SAS)	29,05 (↓) (από κοινού και από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS Cargo Group και SAS)	27,7 (↓) (από κοινού και εις ολόκληρον μεταξύ SAS Cargo Group και SAS)
	22,31 (μόνον SAS Cargo Group)	21,69 (↓) (μόνον SAS Cargo Group)	21,97 (↑) (μόνον SAS Cargo Group)

**ΥΠΟΜΝΗΣΗ:** Το Δικαστήριο μπορεί να επιληφθεί αιτήσεως αναίρεσεως, η οποία περιορίζεται σε νομικά ζητήματα, κατά αποφάσεως ή διατάξεως του Γενικού Δικαστηρίου. Καταρχήν, η άσκηση αναίρεσεως δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Εάν η αναίρεση κριθεί παραδεκτή και βάσιμη, το Δικαστήριο αναίρει την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου. Στην περίπτωση που η υπόθεση είναι ώριμη προς εκδίκαση, το Δικαστήριο μπορεί να αποφανθεί το ίδιο οριστικά επί της διαφοράς. Σε αντίθετη περίπτωση, αναπέμπει την υπόθεση στο Γενικό Δικαστήριο, το οποίο δεσμεύεται από την απόφαση που εξέδωσε κατ' αναίρεση το Δικαστήριο.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το πλήρες κείμενο και, εφόσον υπάρχει, η σύνοψη των αποφάσεων ([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](#) και [C-403/22 P](#)) είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής τους.

Επικοινωνία: Jacques René Zammit ☎ (+352) 4303 3355.

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Ακολουθήστε μας!



<sup>1</sup> [Απόφαση C \(2010\) 7694 final](#) της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (υπόθεση COMP/39258 — αερομεταφορές εμπορευμάτων) (βλ. επίσης τα ανακοινωθέντα Τύπου της Επιτροπής [IP/10/1487](#)).

<sup>2</sup> Αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 2015, Air Canada κατά Επιτροπής, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij κατά Επιτροπής, [T-28/11](#), Japan Airlines κατά Επιτροπής, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways κατά Επιτροπής, [T-38/11](#), Cargolux Airlines κατά Επιτροπής, [T-39/11](#), Latam Airlines Group και Lan Cargo κατά Επιτροπής, [T-40/11](#), Singapore Airlines και Singapore Airlines Cargo κατά Επιτροπής ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa κ.λπ. κατά Επιτροπής ([T-46/11](#)), British Airways κατά Επιτροπής, [T-48/11](#), SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής, [T-56/11](#), Air France-KLM κατά Επιτροπής, [T-62/11](#), Air France κατά Επιτροπής, [T-63/11](#), Martinair Holland κατά Επιτροπής, [T-67/11](#) ( βλ. επίσης ανακοινωθέν Τύπου αριθ. [147/15](#)).

<sup>3</sup> [Απόφαση C \(2017\) 1742 final](#) της Επιτροπής, της 17ης Μαρτίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (Υπόθεση AT.39258 — Αερομεταφορές εμπορευμάτων) (βλ. επίσης τα ανακοινωθέντα Τύπου της Επιτροπής [IP/17/661](#)).

<sup>4</sup> Αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Μαρτίου 2022: Martinair Holland κατά Επιτροπής, [T-323/17](#), SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής, [T-324/17](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij κατά Επιτροπής, [T-325/17](#), Air Canada κατά Επιτροπής, [T-326/17](#), Cargolux Airlines κατά Επιτροπής, [T-334/17](#), Air France-KLM κατά Επιτροπής, [T-337/17](#), Air France κατά Επιτροπής, [T-338/17](#), Japan Airlines κατά Επιτροπής, [T-340/17](#), British Airways κατά Επιτροπής, [T-341/17](#), Deutsche Lufthansa κ.λπ. κατά Επιτροπής, [T-342/17](#), Cathay Pacific Airways κατά Επιτροπής, [T-343/17](#), Latam Airlines Group και Lan Cargo κατά Επιτροπής, [T-344/17](#), Singapore Airlines και Singapore Airlines Cargo κατά Επιτροπής, [T-350/17](#) (βλ. επίσης ανακοινωθέν τύπου αριθ. [53/22](#)).

<sup>5</sup> Η εν λόγω προθεσμία παραγραφής προβλέπεται στο άρθρο 25 [του κανονισμού \(ΕΚ\) 1/2003 του Συμβουλίου](#), της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101] και [102 ΣΛΕΕ].