



PRESSMEDDELANDE nr 21/26

Luxemburg den 26 februari 2026

Domstolens domar i målen C-367/22 P | Air Canada/kommissionen, C-369/22 P | Air France/kommissionen m.fl.

Flygfraktskartellen: Domstolen ogillar överklaganden av tribunalens domar från 12 flygbolag

Däremot sänker domstolen bötesbeloppet för SAS Cargo Group

Den 9 november 2010 antog Europeiska kommissionen ett första beslut¹ riktat mot flera flygbolag verksamma på marknaden för flygfrakt som hade deltagit i en priskartell mellan december 1999 och februari 2006. De ålades böter på totalt cirka 790 miljoner euro. Kommissionen ansåg att flygbolagen hade brutit mot bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF), avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (EG-Schweiz), vilka förbjuder konkurrensbegränsande samverkan. Samverkan avsåg flera beståndsdelar i priset för de tjänster som tillhandahölls på denna marknad, särskilt införandet av "bränsle-" och "säkerhetstillägg" samt vägran att bevilja speditörer provision på dessa tillägg. Detta kommissionsbeslut upphävdes dock helt eller, i vissa fall delvis, av Europeiska unionens tribunal² på grund av interna motsägelser som kunde åsidosätta flygbolagens rätt till försvar.

Den 17 mars 2017 antog kommissionen ett nytt beslut³, i vilket den korrigerade den bristande motivering som tribunalen hade konstaterat och ålade flygbolagen böter på totalt cirka 776 miljoner euro.

Flygbolagen yrkade att tribunalen även skulle ogiltigförklara detta nya beslut, alternativt sänka bötesbeloppen. Genom domar av den 30 mars 2022⁴ ogillade tribunalen talan från Martinair Holland, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa och Singapore Airlines. Däremot ogiltigförklarade tribunalen delvis beslutet i fråga och sänkte bötesbeloppet för de övriga flygbolagen (se tabellen i pressmeddelande [nr 53/22](#)).

Dessa domar från tribunalen överklagades till domstolen.

I en serie av tretton domar som meddelas i dag **avvisar domstolen nästan alla argument som flygbolagen har framfört. Endast SAS Cargo Groups överklagande bifalls delvis** på grund av fel som tribunalen begått vid beräkningen av bötesbeloppet för detta flygbolag.

För det första avvisar domstolen flygbolagens argument om att kommissionen **inte har behörighet att vidta sanktionsåtgärder mot kartellen avseende flygfraktstjänster från tredjeländer till unionen eller EES** (inkommande frakt).

Domstolen påminner om att kommissionen kan konstatera och beivra ett beteende utanför unionens eller EES territorium, under förutsättning att det har genomförts inom detta territorium (nedan kallat genomförandekriteriet) eller att det kunde förutses ha en omedelbar och väsentlig verkan där (nedan kallat kriteriet om kvalificerade effekter).

I detta avseende anser domstolen att tribunalen inte begick något fel när den bekräftade kommissionens behörighet uteslutande på grundval av kriteriet om "kvalificerade effekter", eftersom de två kriterierna är alternativa.

Domstolen påpekar dessutom att kommissionen, med tillämpning av kriteriet om kvalificerade effekter, ska visa att

effekterna av de berörda förfarandena är "förutsebara, omedelbara och väsentliga". I detta avseende underkänner domstolen de olika argumenten om rättsliga fel som tribunalen skulle ha begått vid sin prövning av karaktäriseringen av dessa effekter.

För det andra underkänner domstolen flygbolagens argument som syftar till att bestrida **kvalificeringen av de olika beteendena som en "enda, fortlöpande överträdelse"**. Domstolen påminner om att när en överträdelse sträcker sig över flera år hindrar inte avsaknaden av direkta bevis för att ett företag har genomfört ett avtal under vissa bestämda perioder att det ändå konstateras att företaget deltagit i avtalet för dessa perioder. Ett sådant konstaterande måste emellertid bygga på objektiva och samstämmiga indicier. Vidare konstaterar domstolen att ett flygbolag kan hållas ansvarigt även för flyglinjer som det inte trafikerar. Domstolen preciserar att så är fallet när det genom sitt beteende har bidragit till de gemensamma mål som alla deltagare i kartellen eftersträvade och hade kännedom om de konkurrensbegränsande beteenden som de andra deltagarna i kartellen planerade eller genomförde för att uppnå samma mål.

För det tredje bemöter domstolen flygbolagens argument att **kommissionens behörighet att beivra vissa beteenden har preskriberats**, vilka de åberopat för första gången inför domstolen, trots att de inte åberopats vid tribunalen. Domstolen preciserar att en grund som avser att preskriptionstiden⁵ för denna behörighet har löpt ut inte kan provas av tribunalen på eget initiativ utan måste åberopas av den berörda parten, eftersom den inte utgör tvingande rätt.

När det gäller SAS Cargo Group anser domstolen att tribunalen, för att säkerställa en föregiven likabehandling av flygbolagen, hade inkluderat omsättningen på inrikeslinjer inom samma medlemsstat i beräkningsunderlaget. Enligt domstolen hade tribunalen dock inte tillgång till uppgifter som visade att de andra berörda flygbolagen hade fått sådana intäkter beaktade vid beräkningen av deras böter. I avsaknad av bevis för särbehandling kunde tribunalen inte konstatera att principen om likabehandling hade åsidosatts och kunde därför inte heller ändra bötesbeloppet för SAS Cargo Group. Domstolen upphäver därför tribunalens dom i denna del och fastställer bötesbeloppet till en lägre nivå (se tabellen nedan).

Sammanfattande tabell över bötesbeloppen

(för övriga flygbolag, se pressmeddelande [nr 53/22](#))

Flygbolag	Bötesbelopp fastställt av kommissionen (miljoner euro)	Bötesbelopp fastställt av tribunalen (miljoner euro)	Bötesbelopp fastställt av domstolen (miljoner euro)
SAS	5,36. (enbart)	7,03 (↑) (enbart)	4,74. (enbart)

SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	4,25. (gemensamt och solidariskt mellan SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	5,94 (↑) (gemensamt och solidariskt mellan SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,07 (↓) (gemensamt och solidariskt mellan SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	5,27. (gemensamt och solidariskt mellan SAS, SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	6,31 (↑) (gemensamt och solidariskt mellan SAS, SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	4,37 (↓) (gemensamt och solidariskt mellan SAS, SAS Cargo Group och Scandinavian Airlines System Denmark-Norway- Sweden)
	32,98. (gemensamt och solidariskt mellan SAS Cargo Group och SAS)	29,05 (↓) (gemensamt och solidariskt mellan SAS Cargo Group och SAS)	27,7 (↓) (gemensamt och solidariskt mellan SAS Cargo Group och SAS)
	22,31. (enbart SAS Cargo Group)	21,69 (↓) (enbart SAS Cargo Group)	21,97 (↑) (enbart SAS Cargo Group)

PÅPEKAND: En dom eller ett beslut som meddelats av tribunalen kan överklagas till domstolen. Överklagandet ska vara begränsat till rättsfrågor. Ett överklagande hindrar i regel inte att tribunalens avgörande verkställs. Om överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat, upphäver domstolen tribunalens avgörande. Domstolen kan slutligt avgöra målet om det är färdigt för avgörande. Om så inte är fallet återförvisar domstolen målet till tribunalen, som är bunden av det avgörande som domstolen meddelat med anledning av överklagandet.

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

Domarna i fulltext och eventuellt en resumé av domarna ([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](#) och [C-403/22 P](#)) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Håll dig uppdaterad!



¹ Kommissionens [beslut K\(2010\) 7694 slutlig](#) slutlig av den 9 november 2010 om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärendet COMP/39258 – Flygfrakt) (Se även kommissionens pressmeddelande [JP/10/1487](#)).

² Tribunalens domar av den 16 december 2015 Air Canada/kommissionen, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/kommissionen, [T-28/11](#), Japan

Airlines/kommissionen, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/kommissionen, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/kommissionen, [T-39/11](#), Latam Airlines Group och Lan Cargo/kommissionen, [T-40/11](#), Singapore Airlines och Singapore Airlines Cargo/kommissionen ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa m.fl./kommissionen ([T-46/11](#)), British Airways/kommissionen, [T-48/11](#), SAS Cargo Group m.fl./kommissionen, [T-56/11](#), Air France-KLM/kommissionen, [T-62/11](#), Air France/kommissionen, [T-63/11](#), Martinair Holland/kommissionen, [T-67/11](#) (Se även pressmeddelande [n°147/15](#)).

³ [Kommissionens beslut C\(2017\) 1742 final av den 17 mars 2017](#) av den 17 mars 2017 om ett förfarande enligt artikel 101 i EUF-fördraget, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärende AT.39258 av den 17 mars 2017 om ett förfarande enligt artikel 101 i EUF-fördraget, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärende AT.39258 – Flygfrakt) (Se även kommissionens pressmeddelande [JP/17/661](#)).

⁴ Tribunalens dom av den 30 mars 2022 Martinair Holland/kommissionen, [T-323/17](#); SAS Cargo Group m.fl./kommissionen, [T-324/17](#); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/kommissionen, [T-325/17](#); Air Canada/kommissionen, [T-326/17](#); Cargolux Airlines/kommissionen, [T-334/17](#); Air France-KLM/kommissionen, [T-337/17](#), Air France/kommissionen, [T-338/17](#); Japan Airlines/kommissionen, [T-340/17](#); British Airways/kommissionen, [T-341/17](#); Deutsche Lufthansa m.fl./kommissionen, [T-342/17](#); Cathay Pacific Airways/kommissionen, [T-343/17](#); Latam Airlines Group och Lan Cargo/kommissionen, [T-344/17](#); Singapore Airlines och Singapore Airlines Cargo/kommissionen, [T-350/17](#) (se även pressmeddelande [nr 53/22](#)).

⁵ Denna preskriptionstid föreskrivs i artikel 25 i [rådets förordning \(EG\) nr 1/2003](#) av den 16 december 2002 om tillämpningen av konkurrensreglerna i artiklarna [101 FEUF] och [102 FEUF].