

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission

vom 17. März 2017

in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, 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)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 1742)

(Nur der niederländische, der englische und der französische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2017/C 188/11)

Am 17. März 2017 erließ die Kommission einen Beschluss in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr. Nach Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates [\(1\)](#) veröffentlicht die Kommission im Folgenden die Namen der Parteien und den wesentlichen Inhalt des Beschlusses einschließlich der verhängten Sanktionen, wobei sie dem berechtigten Interesse der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung trägt.

1. EINLEITUNG

(1) Dieser Beschluss ist an 19 juristische Personen gerichtet, die 10 Unternehmen angehören und durch Abstimmung ihrer Preise für Luftfrachtdienste gegen Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (im Folgenden „Abkommen mit der Schweiz“) verstoßen haben. Dieser Beschluss wurde nach der Wiederaufnahme des mit dem Beschluss C(2010) 7694 final vom 9. November 2010 (im Folgenden „Beschluss von 2010“) abgeschlossenen Verfahrens erlassen, da das Gericht der Union den Beschluss von 2010 wegen eines Verfahrensfehlers für nichtig erklärt hat.

2. BESCHREIBUNG DER WETTBEWERBSSACHE

2.1. Verfahren

(2) Das Verfahren wurde eingeleitet, nachdem die Deutsche Lufthansa AG und die von ihr kontrollierten Tochtergesellschaften Lufthansa Cargo AG und Swiss am 7. Dezember 2005 einen Antrag auf Erlass der Geldbuße gestellt hatten.

(3) Am 14. und 15. Februar 2006 führte die Kommission in den Räumlichkeiten von Luftfrachtunternehmen in der ganzen EU Nachprüfungen durch und trug dabei weitere Beweismittel zusammen.

(4) Zwischen dem 3. März 2006 und dem 27. Juni 2007 gingen bei der Kommission elf weitere Anträge auf Anwendung der Kronzeugenregelung von 2002 ein. Die Kommission erhielt

einen solchen Antrag auch von einem Unternehmen, das aus Mangel an Beweisen nicht zu den Adressaten dieses Beschlusses zählt.

- (5) Die Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde am 18. Dezember 2007 angenommen; anschließend wurde allen betroffenen Unternehmen die Möglichkeit gegeben, die Akte einzusehen und sich in schriftlicher Form oder im Rahmen der mündlichen Anhörung, die vom 30. Juni bis zum 4. Juli 2008 stattfand, zu äußern, um in Bezug auf die vorläufige Beurteilung der Kommission von ihren Verteidigungsrechten Gebrauch zu machen.
- (6) Am 9. November 2010 erließ die Kommission den Beschluss von 2010.
- (7) Am 16. Dezember 2015 erklärte das Gericht der Union den Beschluss von 2010 in den Grenzen der von mehreren Parteien eingereichten Klage für nichtig und stellte fest, dass der Beschluss von 2010 unzureichend begründet war.
- (8) Der vorliegende Beschluss, in dem die Feststellung des Gerichts bezüglich der unzureichenden Begründung des Beschlusses von 2010 berücksichtigt wird, ist nur an die Parteien gerichtet, für die die Nichtigkeitsklärung des Beschlusses von 2010 galt. Da der Beschluss von 2010 für Qantas Airways Limited ein abschließender Beschluss ist, ist der vorliegende Beschluss nicht an dieses Unternehmen gerichtet. Der Beratende Ausschuss für Kartell- und Monopolfragen hat am 6. März 2017 eine befürwortende Stellungnahme abgegeben.

2.2. Zusammenfassung der Zuwiderhandlung

- (9) Dieser Beschluss bezieht sich auf eine einzige, fortgesetzte im EWR und in der Schweiz erfolgte Zuwiderhandlung gegen Artikel 101 AEUV, Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 8 des Abkommens mit der Schweiz. Die Zuwiderhandlung bestand darin, dass die Adressaten bei Luftfrachtflügen aus dem, in den und innerhalb des EWR ihre Preisgestaltung in Bezug auf Treibstoffaufschläge, Sicherheitsaufschläge und die Zahlung von Provisionen auf Aufschläge abstimmten.
- (10) Die ersten Preisabsprachen zwischen Luftfrachtdienste anbietenden Fluggesellschaften („Luftfrachtunternehmen“) bezogen sich auf die Einführung eines Treibstoffaufschlags. Die Luftfrachtunternehmen trafen Absprachen über die Erhebung des Treibstoffaufschlags, die Einführung von Schwellenwerten für die Erhöhung des Aufschlags und vorgezogene Erhöhungen (bzw. Senkungen) des Treibstoffaufschlags. Anfangs waren an diesen Absprachen nur wenige Luftfrachtunternehmen beteiligt, doch im Laufe der Zeit schlossen sich ihnen alle Adressaten des vorliegenden Beschlusses an. Mit den Absprachen wollten die Luftfrachtunternehmen erreichen, dass für alle Transporte ein Pauschalzuschlag pro Kilo erhoben wird und Erhöhungen (bzw. Senkungen) in vollem Umfang und in koordinierter Weise umgesetzt werden.
- (11) Die Kooperation wurde auch auf andere Bereiche ausgeweitet, ohne dass dies die Erhebung des Treibstoffaufschlags beeinflusst hätte. So verabredeten die Luftfrachtunternehmen auch die Einführung und Anwendung des Sicherheitsaufschlags. Ebenso wie der Treibstoffaufschlag war auch der Sicherheitsaufschlag Bestandteil des Gesamtpreises.
- (12) Außerdem verabredeten Luftfrachtunternehmen, ihren Kunden (Spediteuren) keine Provisionen auf die Aufschläge zu zahlen. Dadurch stellten sie sicher, dass durch Verhandlungen über Kundenrabatte kein Wettbewerb bei den Aufschlägen entstand.
- (13) Die Absprachen erfolgten vor allem im Wege bilateraler Telefongespräche. Außerdem fanden bilaterale und multilaterale Treffen und E-Mail-Verkehr statt. In einigen Fällen wurden auch im Rahmen der Sitzungen lokaler Verbände von Fluggesellschaftsvertretern

Absprachen über Aufschläge getroffen. Die Absprachen erfolgten sowohl auf Ebene der Unternehmenszentralen als auch auf lokaler Ebene.

2.3. Rechtliche Würdigung, Adressaten und Dauer der Beteiligung an der Zuwiderhandlung

- (14)Wenngleich nur ein einziges Kartell vorliegt, wurde gegen drei Rechtsvorschriften verstoßen: Artikel 101 AEUV, Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 8 des Abkommens mit der Schweiz ⁽²⁾. Die Kommission stellt die Zuwiderhandlung fest und verhängt in Bezug auf verschiedene Zeiträume und Strecken Geldbußen.
- (15)Bei Luftfrachtdiensten auf Strecken innerhalb des EWR ist die Kommission für die Feststellung der Zuwiderhandlung und die Verhängung von Geldbußen für den gesamten Zeitraum von 1999 bis 2006 zuständig.
- (16)Vor dem 1. Mai 2004 war die Kommission auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen ⁽³⁾ für die Umsetzung von Artikel 101 AEUV im Bereich des Luftverkehrs zwischen EU-Flughäfen zuständig. Auf den Luftverkehr zwischen EU-Flughäfen und Drittland-Flughäfen war diese Verordnung hingegen nicht anwendbar. Deshalb stellte die Kommission in Bezug auf den Luftverkehr zwischen EU-Flughäfen und Drittland-Flughäfen vor dem 1. Mai 2004 keine Zuwiderhandlungen fest und verhängte diesbezüglich auch keine Geldbußen.
- (17)Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates wurde auf der Grundlage des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 130/2004 ⁽⁴⁾ und des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 40/2005 ⁽⁵⁾ und insbesondere durch die Änderung von Protokoll 21, mit dem die Ausnahme des Luftverkehrs zwischen EU-Flughäfen und Drittland-Flughäfen vom Geltungsbereich des EWR-Abkommens aufgehoben wurde, für die Durchführung des EWR-Abkommens anwendbar. Mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 130/2004 und Nr. 40/2005 am 19. Mai 2005 sind die Verordnung (EG) Nr. 411/2004 ⁽⁶⁾ des Rates und die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates im Rahmen des EWR-Abkommens anwendbar. Deshalb stellte die Kommission in Bezug auf die Strecken zwischen EWR-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglieder der EU sind, und Drittländern vor dem 19. Mai 2005 keine Zuwiderhandlungen fest und verhängte diesbezüglich auch keine Geldbußen.
- (18)Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates wurde auf der Grundlage des Beschlusses Nr. 1/2007 des Gemischten Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz ⁽⁷⁾, durch den die Verordnung mit Wirkung vom 5. Dezember 2007 in den Anhang des Abkommens aufgenommen wurde, für die Umsetzung des Abkommens mit der Schweiz anwendbar. Vor der Aufnahme der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates war die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates für die Durchführung anwendbar, die mit ihrem Inkrafttreten am 1. Juni 2002 in den Anhang des Abkommens aufgenommen worden war. Deshalb stellte die Kommission in Bezug auf Strecken zwischen Flughäfen der EU und der Schweiz vor dem 1. Juni 2002 keine Zuwiderhandlungen fest und verhängte diesbezüglich auch keine Geldbußen. Im vorliegenden Beschluss werden keine Zuwiderhandlungen gegen Artikel 8 des Abkommens mit der Schweiz in Bezug auf Luftfrachtdienste auf Strecken zwischen der Schweiz und Drittländern festgestellt.
- (19)Die Adressaten waren jeweils während nachstehender Zeiträume an der Zuwiderhandlung beteiligt:
- I)Luftfrachtdienste auf Strecken zwischen EWR-Flughäfen:

- a) Air Canada vom 21. September 2000 bis zum 14. Februar 2006;
 - b) Air France-KLM vom 7. Dezember 1999 bis zum 14. Februar 2006;
 - c) Société Air France vom 7. Dezember 1999 bis zum 14. Februar 2006;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. vom 21. Dezember 1999 bis zum 14. Februar 2006;
 - e) British Airways Plc vom 22. Januar 2001 bis zum 14. Februar 2006 mit Ausnahme des Zeitraums vom 2. Oktober 2001 bis zum 14. Februar 2006 in Bezug auf den Treibstoff- und den Sicherheitsaufschlag;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. vom 22. Januar 2001 bis zum 14. Februar 2006;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited vom 4. Januar 2000 bis zum 14. Februar 2006;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. vom 7. Dezember 1999 bis zum 14. Februar 2006;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. vom 25. Februar 2003 bis zum 14. Februar 2006;
 - j) LAN Cargo S.A. vom 25. Februar 2003 bis zum 14. Februar 2006;
 - k) Lufthansa Cargo AG vom 14. Dezember 1999 bis zum 7. Dezember 2005;
 - l) Deutsche Lufthansa AG vom 14. Dezember 1999 bis zum 7. Dezember 2005;
 - m) SWISS International Air Lines AG vom 2. April 2002 bis zum 7. Dezember 2005;
 - n) Martinair Holland N.V. vom 22. Januar 2001 bis zum 14. Februar 2006;
 - o) SAS AB vom 17. August 2001 bis zum 14. Februar 2006;
 - p) SAS Cargo Group A/S vom 1. Juni 2001 bis zum 14. Februar 2006;
 - q) SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Denmark — Norway — Sweden vom 13. Dezember 1999 bis zum 28. Dezember 2003;
 - r) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd vom 1. Juli 2001 bis zum 14. Februar 2006;
 - s) Singapore Airlines Limited vom 4. Januar 2000 bis zum 14. Februar 2006.
- II) Luftfrachtdienste auf Strecken zwischen EU-Flughäfen und Flughäfen außerhalb des EWR:
- a) Air Canada vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - b) Air France-KLM vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - c) Société Air France vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - e) British Airways Plc vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006 mit Ausnahme der nicht ab Hongkong (China), Japan, Indien, Thailand, Singapur, Südkorea und Brasilien erbrachten Frachtdienste in Bezug auf den Treibstoff- und den Sicherheitsaufschlag;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - j) LAN Cargo S.A. vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - k) Lufthansa Cargo AG vom 1. Mai 2004 bis zum 7. Dezember 2005;

- l) Deutsche Lufthansa AG vom 1. Mai 2004 bis zum 7. Dezember 2005;
 - m) SWISS International Air Lines AG vom 1. Mai 2004 bis zum 7. Dezember 2005;
 - n) Martinair Holland N.V. vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - o) SAS AB vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - p) SAS Cargo Group A/S vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - q) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;
 - r) Singapore Airlines Limited vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006.
- III) Luftfrachtdienste auf Strecken zwischen Flughäfen in Ländern, die Vertragsparteien des EWR-Abkommens, nicht aber Mitgliedstaaten sind, und Drittstaaten:
- a) Air Canada vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - b) Air France-KLM vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - c) Société Air France vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - e) British Airways Plc vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006 mit Ausnahme der nicht ab Hongkong (China), Japan, Indien, Thailand, Singapur, Südkorea und Brasilien erbrachten Frachtdienste in Bezug auf den Treibstoff- und den Sicherheitsaufschlag;
 - f) Cargolux Airlines International S.A. vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - h) Japan Airlines Co., Ltd. vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - i) Latam Airlines Group, S.A. vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - j) LAN Cargo S.A. vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - k) Lufthansa Cargo AG vom 19. Mai 2005 bis zum 7. Dezember 2005;
 - l) Deutsche Lufthansa AG vom 19. Mai 2005 bis zum 7. Dezember 2005;
 - m) SWISS International Air Lines AG vom 19. Mai 2005 bis zum 7. Dezember 2005;
 - n) Martinair Holland N.V. vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - o) SAS AB vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - p) SAS Cargo Group A/S vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - q) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
 - r) Singapore Airlines Limited vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;
- IV) Luftfrachtdienste auf Strecken zwischen EU-Flughäfen und Flughäfen in der Schweiz:
- a) Air Canada vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
 - b) Air France-KLM vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
 - c) Société Air France vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
 - d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;

- e) British Airways Plc vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006 außer in Bezug auf den Treibstoff- und den Sicherheitsaufschlag;
- f) Cargolux Airlines International S.A. vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- g) Cathay Pacific Airways Limited vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- h) Japan Airlines Co., Ltd. vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- i) Latam Airlines Group, S.A. vom 25. Februar 2003 bis zum 14. Februar 2006;
- j) LAN Cargo S.A. vom 25. Februar 2003 bis zum 14. Februar 2006;
- k) Lufthansa Cargo AG vom 1. Juni 2002 bis zum 7. Dezember 2005;
- l) Deutsche Lufthansa AG vom 1. Juni 2002 bis zum 7. Dezember 2005;
- m) SWISS International Air Lines AG vom 1. Juni 2002 bis zum 7. Dezember 2005;
- n) Martinair Holland N.V. vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- o) SAS AB vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- p) SAS Cargo Group A/S vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- q) SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Denmark — Norway — Sweden vom 1. Juni 2002 bis zum 28. Dezember 2003;
- r) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;
- s) Singapore Airlines Limited vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006.

2.4. Abhilfemaßnahmen

2.4.1. Geldbußengrundbeträge

- (20) Die Grundbeträge der Geldbußen wurden als Anteil des Umsatzes berechnet, den die einzelnen Unternehmen im letzten vollständigen Jahr vor dem Ende des Kartells (2005) im Bereich der Luftfrachtdienste im relevanten Gebiet erzielt hatten, multipliziert mit der Anzahl der Jahre der Beteiligung der jeweiligen Unternehmen an der Zuwiderhandlung (variabler Betrag) zuzüglich eines ebenfalls als Anteil des Umsatzes ausgedrückten Aufschlags, der dazu dient, Unternehmen von der Beteiligung an Kartellen abzuschrecken.
- (21) Bei der Berechnung des Grundbetrags berücksichtigte die Kommission den Umsatz, der in einem unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit der Zuwiderhandlung erzielt wurde, und zwar durch Luftfrachtdienste i) zwischen EWR-Flughäfen ii) zwischen EU-Flughäfen und Drittland ⁽⁸⁾-Flughäfen, iii) zwischen EWR-Flughäfen (außer EU-Flughäfen) und Drittland-Flughäfen und iv) zwischen EU-Flughäfen und Flughäfen in der Schweiz.
- (22) Bezüglich der Luftfrachtdienste zwischen dem EWR und Drittländern (Punkte ii und iii) ist für die Zwecke der Berechnung des Grundbetrags festzustellen, dass zwar sowohl die Flüge in den als auch die Flüge aus dem EWR für die Ermittlung des Umsatzes relevant sind, jedoch ein Teil des Schadens, der durch das Kartell bei Strecken zwischen dem EWR und Drittländern (bei Flügen in beiden Richtungen) verursacht wurde, außerhalb des EWR zum Tragen kommen dürfte ⁽⁹⁾. Deshalb wurden in dem vorliegenden Beschluss die Grundbeträge der Geldbußen in Bezug auf diese Drittland-Strecken ad hoc um 50 % gesenkt.
- (23) Insbesondere angesichts der Art der Zuwiderhandlung, die in Vereinbarungen und Verhaltensweisen zur Preisfestsetzung bestand, sowie der Ausdehnung des Kartells auf den

gesamten EWR wurden sowohl der Prozentsatz zur Berechnung des variablen Betrags als auch der Abschreckungsaufschlag auf 16 % festgesetzt.

2.4.2. Anpassungen des Grundbetrags

2.4.2.1. Erschwerende Umstände

(24)Die Kommission erhöhte die gegen SAS verhängte Geldbuße um 50 %, weil dieses Unternehmen bereits zuvor einmal wegen der Beteiligung an einem Kartell mit einer Geldbuße belegt worden war ⁽¹⁰⁾.

2.4.2.2. Mildernde Umstände

(25)Im vorliegenden Beschluss wird festgestellt, dass die Luftfrachtunternehmen nach dem Recht einiger Drittländer und gemäß bestimmten bilateralen Luftverkehrsabkommen Preisabsprachen mit direkten Wettbewerbern in Bezug auf bestimmte Strecken treffen dürfen oder sogar sollen. Diese Bestimmungen erkennt die Kommission als mildernden Umstand an und senkt daher die Geldbußen aller Adressaten des Beschlusses um 15 %.

(26)Außerdem wird in dem Beschluss festgestellt, dass drei Unternehmen (Air Canada, Latam und SAS) sich kaum an der Zuwiderhandlung beteiligt haben, da sie nur am Rande an dem Kartell teilnahmen, nur selten in Absprachen mit anderen Luftfrachtunternehmen einbezogen waren und nur an einigen Aspekten der Zuwiderhandlung beteiligt waren. Daher werden die Geldbußen dieser drei Unternehmen um 10 % gesenkt.

2.4.3. Anwendung der Obergrenze von 10 % des Umsatzes

(27)Im Falle von zwei Unternehmen hätten die Geldbußen die rechtliche Obergrenze von 10 % des weltweiten Umsatzes von 2016 überstiegen und wurden deshalb entsprechend gesenkt. Da der Beschluss von 2010 aus verfahrensrechtlichen Gründen für nichtig erklärt wurde, machte die Kommission von ihrem Ermessen Gebrauch, um den angepassten Grundbetrag der Geldbuße auf 10 % des weltweiten Umsatzes von 2009 zu senken; bei einem Adressaten war der weltweite Umsatz 2016 höher als 2009.

2.4.4. Anwendung der Kronzeugenregelung von 2002: Ermäßigung der Geldbuße

(28)Auf der Grundlage der Kronzeugenregelung aus dem Jahr 2002 erlässt die Kommission der Deutschen Lufthansa AG und ihren Tochtergesellschaften Lufthansa Cargo und SWISS die Geldbußen in vollem Umfang und gewährt folgenden Unternehmen angesichts der Zusammenarbeit mit der Kommission Geldbußenermäßigungen: Martinair (50 %), Japan Airlines (25 %), Air France und KLM (20 %), Cathay Pacific (20 %), Latam (20 %), Air Canada (15 %), Cargolux (15 %), SAS (15 %) und British Airways (10 %).

2.4.5. Zahlungsfähigkeit

(29)Die Kommission lehnte einen Antrag auf Anerkennung der Unfähigkeit zur Zahlung der verhängten Geldbuße nach den Leitlinien für das Verfahren zur Festsetzung von Geldbußen von 2006 ab, da das betreffende Unternehmen die Voraussetzungen für eine Ermäßigung nicht erfüllte.

3. GELDBUSSEN

(30)Nach Artikel 23 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 werden folgende Geldbußen verhängt:

- a) Air Canada: 21 037 500 EUR;
- b) Air France-KLM und Société Air France gesamtschuldnerisch: 182 920 000 EUR;
- c) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V.: 2 720 000 EUR;
- d) Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. und Air France-KLM gesamtschuldnerisch: 124 440 000 EUR;
- e) British Airways Plc: 104 040 000 EUR;
- f) Cargolux Airlines International S.A.: 79 900 000 EUR;
- g) Cathay Pacific Airways Ltd: 57 120 000 EUR;
- h) Japan Airlines Co., Ltd.: 35 700 000 EUR;
- i) Latam Airlines Group, S.A. und LAN Cargo S.A. gesamtschuldnerisch: 8 220 000 EUR;
- j) Lufthansa Cargo AG und Deutsche Lufthansa AG gesamtschuldnerisch: 0 EUR;
- k) SWISS International Air Lines AG: 0 EUR;
- l) SWISS International Air Lines AG und Deutsche Lufthansa AG gesamtschuldnerisch: 0 EUR;
- m) Martinair Holland N.V.: 15 400 000 EUR;
- n) SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark — Norway — Sweden: 5 355 000 EUR;
- o) SAS Cargo Group A/S und SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark — Norway — Sweden gesamtschuldnerisch: 4 254 250 EUR;
- p) SAS Cargo Group A/S, SCANDINAVIAN AIRLINE SYSTEM Denmark — Norway — Sweden und SAS AB gesamtschuldnerisch: 5 265 750 EUR;
- q) SAS Cargo Group A/S und SAS AB gesamtschuldnerisch: 32 984 250 EUR;
- r) SAS Cargo Group A/S: 22 308 250 EUR;
- s) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd und Singapore Airlines Limited gesamtschuldnerisch: 74 800 000 EUR.

⁽¹⁾ [ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.](#)

⁽²⁾ Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr.

⁽³⁾ [ABl. L 374 vom 31.12.1987, S. 1.](#)

⁽⁴⁾ [ABl. L 64 vom 10.3.2005, S. 57.](#)

⁽⁵⁾ [ABl. L 198 vom 28.7.2005, S. 38.](#)

⁽⁶⁾ [ABl. L 68 vom 6.3.2004, S. 1.](#)

⁽⁷⁾ Beschluss Nr. 1/2007 des Gemischten Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz, der durch das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr eingesetzt wurde vom 5. Dezember 2007 zur Ersetzung des Anhangs des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr ([ABl. L 34 vom 8.2.2008, S. 19](#)).

⁽⁸⁾ Für die Zwecke dieser Zusammenfassung umfassen die Begriffe „Drittland“ oder „Drittländer“ nicht die Schweiz.

⁽⁹⁾ In Bezug auf die Schweiz, wo die Kommission im Namen beider Parteien des Abkommens auf der Grundlage dieses Abkommens agiert, stellt sich diese Frage nicht, sodass der gesamte durch das Kartell verursachte Schaden herangezogen wird.

⁽¹⁰⁾ Entscheidung 2001/716/EG der Kommission vom 18. Juli 2001 ([ABl. L 265 vom 5.10.2001, S. 15](#)). Die wegen des erneuten Begehens einer Zuwiderhandlung fällige Erhöhung wurde nicht auf die Muttergesellschaft SAS AB angewandt,

weil diese zum Zeitpunkt der vorherigen Zuwiderhandlung noch nicht die Kontrolle über das Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden innehatte, das die Zuwiderhandlung beging.