



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg

Finansministeren

21. december 2010

Svar på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 291 af 2. december 2010  
(Alm. del - § 7).

**Spørgsmål:**

"Hvor mange medarbejdere hos SAS har deltaget i eller haft kendskab til de ulovlige aftaler/handlinger, der har afstedkommet, at SAS har fået en bøde for kartelvirksomhed?"

**Svar:**

Finansministeriet har forelagt spørgsmål nr. 254 og nr. 291-294 for SAS AB. Selskabet har nu haft lejlighed til at gennemgå Europa-Kommissionens afgørelse, og har på den baggrund oplyst følgende:

"For at besvare det stillede spørgsmål er det nødvendigt indledningsvis at beskrive den overtrædelse af konkurrencereglerne, som er identificeret i Europa-Kommissionens beslutning, samt SAS Cargo's rolle i sammenhængen.

Europa-Kommissionens beslutning

Europa-Kommissionen har ved sin beslutning af 9. november 2010 truffet afgørelse om, at følgende luftfartselskaber har overtrådt konkurrencereglerne:

Air Canada, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Cathay Pacific, Japan Airlines, Lan Airlines, Lufthansa, Swiss, Martinair, Qantas Airways, Singapore Airlines og SAS Cargo.

Overtrædelsen af konkurrencereglerne består ifølge beslutningen i en såkaldt "samlet og vedvarende global overtrædelse" af konkurrencereglerne (på engelsk: "a single and continuous global infringement"). Der er tale om et konkurrenceretligt koncept, som indebærer, at Europa-Kommissionen betragter et meget stort antal forskellige begivenheder - typisk kontakter mellem luftfartsselskaber om priser og priselementer, som har fundet sted på forskellige tidspunkter, forskellige geografiske lokaliteter og forskellige niveauer i selskaberne - for at udgøre en del af én sammenhængende overtrædelse med det fælles formål at begrænse priskonkurrencen.

Konsekvensen af at betragte forskellige hændelser som én overtrædelse viser sig på to måder: For det første er der en række begivenheder - møder, kontakter og korrespondance - der hver især udgør selvstændige overtrædelser af konkurrencereglerne, men som i stedet inddrages af Europa-Kommissionen i én "samlede og vedvarende globale overtrædelse". For det andet er der en række begivenheder, som isoleret set ikke udgør en overtrædelse af konkurrencereglerne, men som Europa-Kommissionen inddrager i sammenhængen med de ulovlige begivenheder og som derfor anses for at udgøre en integreret del af den "samlede og vedvarende globale overtrædelse".

Det fremgår af Europa-Kommissionens beslutning, at der var et ulovligt samarbejde - et egentligt kartel - mellem først og fremmest Lufthansa, Swiss Air, Air France, KLM, British Airways, Cargolux og Martinair. Disse luftfartselskaber koordinerede ændringer i deres brændstoffillæg ("fuel surcharge") i hele eller dele af perioden fra 1999 til 2006. Fra slutningen af 2001 koordinerede de også deres sikkerhedstillæg ("security surcharge"), som er et priselement, der blev indført som kompensation for en del af de meromkostninger, der blev påført luftfartselskaberne efter "11. september". Sådanne forskellige "surcharges" udgør - afhængig af olieprisen - mellem ca. 5 % og 30 % af den samlede fragtprijs, som kunderne betaler. De egentlige fragtrater ("rates"), som udgør de resterende ca. 70 % - 95 % af den samlede fragtprijs - er ikke omfattet af Europa-Kommissionens afgørelse.

Over 100 luftfartselskaber opererer med tilsvarende brændstof- og sikkerhedstillæg. Ud over de nævnte syv luftfartsselskaber i kartellets "core group", har Europa-Kommissionen imidlertid blot inddraget syv andre, heriblandt SAS Cargo.

#### SAS Cargo's rolle

Medlemmerne af "core group" foretog i hemmelighed løbende koordination af størrelsen af deres brændstof- og sikkerhedstillæg samt af tidspunkterne for ændringer.

SAS Cargo har oplyst, at selskabet hverken har deltaget i eller været bekendt med "core group's" aktiviteter. Lufthansa, som er Europa-Kommissionens "whistle blower", har under sagen bekræftet over for Europa-Kommissionen, at Lufthansa ikke oplyste SAS Cargo om kartellet. Det var ifølge Lufthansa ikke nødvendigt at søge at inddrage SAS Cargo, fordi Lufthansa og SAS Cargo i forvejen koordinerede både rater og tillæg helt lovligt i henhold til parternes godkendte alliance-samarbejde. Under sagen har SAS Cargo tværtimod fremlagt eksempler på, at Lufthansa i en række tilfælde bevidst førte SAS Cargo bag lyset ved at skjule konkret viden fra karteldrøftelserne.

Europa-Kommissionen har udtrykkeligt oplyst i sin beslutning, at SAS Cargo alene befandt sig i periferien af kartellet, kun havde et begrænset antal kontakter med andre luftfartselskaber, og ikke deltog i alle elementer i overtrædelsen. Imidlertid har Europa-Kommissionen valgt at fastholde, at "SAS Cargo i det mindste burde have

kendt til kartellet". Europa-Kommissionens grundlag for at hævde dette er ca. 54 forskellige begivenheder, som involverer SAS Cargo-medarbejdere. Ingen af disse begivenheder har dog samme karakter, som "core group's" hemmelige telefonsamtaler og anden koordination på tværs af de officielle alliancer. Der er tværtimod tale om begivenheder, som SAS Cargo over for Europa-Kommissionen har analyseret og gennemgået én for én, og som kan inddeles i følgende hovedkategorier:

- SAS-Lufthansa-alliancen, som udtrykkeligt var godkendt af Europa-Kommissionen i 1996;
- WOW-alliancen mellem SAS Cargo, Lufthansa, Singapore Airlines og Japan Airlines, som ikke kunne godkendes, fordi alliancen faldt uden for Europa-Kommissionens jurisdiktion, men som alligevel blev præsenteret for Europa-Kommissionen i 2002; og
- SAS Cargo's adfærd i Thailand, Japan og Hong Kong, hvor der gælder særlige nationale regler om regulering af surcharges, og hvor Konkurrencestyrelsen i 2002 udtrykkeligt bekræftede, at SAS Cargo's adfærd i disse lande ikke var omfattet af hverken de danske eller EU's konkurrenceregler.
- Løbende og sporadiske kontakter i begrænset antal fordelt over perioden 1999-2006. SAS Cargo har oplyst, at der består ca. 3-5 isolerede begivenheder som er kritiske i forhold til konkurrencereglerne – eksempelvis i form af ulovlig informationsudveksling (i modsætning til priskoordination). SAS Cargo fremhæver endvidere, at disse 3-5 begivenheder involverer forskellige personer, forskellige markeder og forskellige situationer. Kun en af disse begivenheder – et møde mellem lokale sales managers i Tyskland i januar 2001 – havde efter SAS Cargo's opfattelse en sådan karakter, at den involverede medarbejder burde have indset den ulovlige karakter. Den pågældende tyske sales manager gik på pension senere i 2001, og SAS Cargo har ikke deltaget i lignende møder siden. Det skal endvidere bemærkes, at de 2-3 andre medarbejdere, der ifølge Kommissionen har været involveret i disse hændelser, alle har forladt SAS Cargo ved naturlig afgang.

#### SAS- og SAS Cargo-medarbejderes viden

Når henses til karakteren af de begivenheder, som for Europa-Kommissionen udgør bevis på SAS Cargo's deltagelse i et globalt kartel - hovedsagelig aktiviteter inden for alliancerne og i tredjelande - omfatter sagen såvel ledelsen som et større antal medarbejdere inden for SAS Cargo.

Afgørende er imidlertid, om nogen i SAS Cargo vidste eller burde have vidst, at der eksisterede et kartel.

Baseret på en nøje gennemgang af de begivenheder og det materiale, som efter Europa-Kommissionens opfattelse fører til, at SAS Cargo burde have kendt til kartellet, fastholder SAS Cargo at hverken ledelse eller medarbejdere kunne se af

de e-mails og andre dokumenter, som Europa-Kommissionen henviser til, at der eksisterede et kartel - endsigte et globalt kartel - på tværs af de velkendte alliancer.

Hverken SAS Cargo's bestyrelse eller SAS-koncernens direktion og bestyrelse er kompromitteret i sagens materiale.”

SAS har endvidere oplyst:

”Sagen har fået direkte personaleretlige konsekvenser i to tilfælde, som dog ikke har relation til Europa-Kommissionens undersøgelser eller beslutning, men til den parallelle amerikanske sag, der for SAS Cargo's vedkommende blev afsluttet med en såkaldt ”Plea Agreement” 21. juli 2008.

Da den amerikanske sag blev iværksat i februar 2006 opstod et spørgsmål om ”obstruction of justice” i relation til den daværende salgsdirektør. De amerikanske myndigheder har senere rejst tiltale om blandt andet dette imod den pågældende, ligesom de har indgået en ”plea agreement” med en daværende sales manager for Nordamerika.

Begge de pågældende er fratrukket som en direkte konsekvens af sagen.”

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen