



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

## **TRIBUNAL GENERAL DE LA UNIÓN EUROPEA**

*Sentencia de 16 de diciembre de 2015*

*Sala Primera*

*Asunto T-67/11*

### **SUMARIO:**

**Procedimiento sancionador ante la Comisión. Motivación de las Decisiones. Transporte aéreo de mercancías. Prácticas colusorias. Concertaciones sobre elementos del precio del servicio.** La mera existencia de contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de una decisión no basta para que se considere que su motivación es defectuosa, cuando, en primer lugar, el conjunto de la decisión permita al demandante identificar e invocar tal incoherencia; en segundo lugar, el tenor de la parte dispositiva sea lo suficientemente claro y preciso para permitirle entender el alcance exacto de la decisión, y, en tercer lugar, las pruebas consideradas para demostrar la participación del demandante en las infracciones que se le atribuyan en la parte dispositiva hayan sido claramente identificadas y examinadas en la exposición de motivos. En principio, la motivación debe ser notificada al interesado al mismo tiempo que el acto que le sea lesivo, sin que la falta de motivación pueda quedar subsanada por el hecho de que los motivos del acto lleguen a conocimiento del interesado en el procedimiento ante el juez de la Unión. De otro modo, la obligación de motivar una decisión individual podría ver frustrado su objetivo, que consiste en proporcionar al interesado una indicación suficiente sobre si la decisión está bien fundada o si eventualmente adolece de algún vicio que permita impugnar su validez y en permitir al juez de la Unión el ejercicio de su control sobre la legalidad de esta.

### **PRECEPTOS:**

Convenio Europeo para la protección de los Derechos Humanos de 1950 (CEDH), art. 6.1.

Tratado de 25 de Marzo de 1957 de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), arts. 101 y 296.

Reglamento (CE) n.º 1/2003 (Aplicación de las normas sobre competencia previstas en los arts. 81 y 82 del Tratado), arts. 16 y 23.

### **PONENTE:**

*Don H. Kanninen.*

En el asunto T-67/11,

**Martinair Holland NV**, con domicilio social en Haarlemmermeer (Países Bajos), representada por el Sr. R. Wesseling, abogado,

parte demandante,



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

contra

**Comisión Europea**, representada inicialmente por los Sres. S. Noë, N. von Lingen y C. Giolito y posteriormente por los Sres. Noë, Giolito y A. Dawes, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. B. Doherty, Barrister,

parte demandada,

que tiene por objeto la pretensión de que se anule la Decisión C(2010) 7694 final de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (Asunto COMP/39258 - Transporte aéreo de mercancías), en la medida en que se refiere a la demandante, o, cuando menos, la pretensión de que se anule el artículo 5, letra b), de dicha Decisión, en la medida en que impone una multa a la demandante, o de que se reduzca el importe de esta multa,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Primera),

integrado por el Sr. H. Kanninen (Ponente), Presidente, y la Sra. I. Pelikánová y el Sr. E. Buttigieg, Jueces;

Secretario: Sra. S. Spyropoulos, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 21 de mayo de 2015;

dicta la siguiente

## **Sentencia**

### **Antecedentes del litigio**

1. La demandante, Martinair Holland NV, es una compañía que opera en el mercado del transporte aéreo de mercancías.

2. El 7 de diciembre de 2005, la Comisión de las Comunidades Europeas recibió una solicitud de dispensa de pago, con arreglo a la Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (DO 2002, C 45, p. 3; en lo sucesivo, «Comunicación sobre la clemencia de 2002»), presentada por Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «Lufthansa») y sus filiales, Lufthansa Cargo AG y Swiss International Air Lines AG (en lo sucesivo, «Swiss»). Según lo expuesto en dicha solicitud, se habían producido contactos contrarios a la competencia entre varias empresas activas en el mercado del transporte aéreo de mercancías (en lo sucesivo, «transportistas»), entre otras cuestiones acerca de:

- un recargo por combustible (en lo sucesivo, «RC»), que se había introducido para hacer frente al coste creciente del combustible;



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

- un recargo por seguridad (en lo sucesivo, «RS»), que se había introducido para hacer frente al coste de ciertas medidas de seguridad impuestas tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.

3. Los días 14 y 15 de febrero de 2006, la Comisión efectuó inspecciones sin previo aviso, conforme al artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE] (DO L 1, p. 1).

4. Tras las inspecciones, diversos transportistas, entre ellos la demandante, presentaron una solicitud en virtud de la Comunicación sobre la clemencia de 2002.

5. El 19 de diciembre de 2007, la Comisión dirigió un pliego de cargos a veintisiete transportistas, incluida la demandante (en lo sucesivo, «pliego de cargos»). Les indicó que habían infringido el artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) y el artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (en lo sucesivo, «Acuerdo suizo»), al haber participado en un cártel mundial relativo, en particular, al RC, al RS y a la negativa a pagar comisiones sobre los recargos (en lo sucesivo, «negativa a pagar comisiones»). En respuesta al pliego de cargos, los destinatarios presentaron observaciones escritas. Se celebró una audiencia del 30 de junio al 4 de julio de 2008.

6 El 9 de noviembre de 2010, la Comisión adoptó la Decisión C(2010) 7694 final, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo (Asunto COMP/39258 - Transporte aéreo de mercancías) (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»). La decisión impugnada se dirigió a los veintiún transportistas siguientes (en lo sucesivo, «transportistas implicados»):

- Air Canada;
- Air France-KLM;
- Société Air France SA (en lo sucesivo, «Air France»);
- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (en lo sucesivo, «KLM»);
- British Airways plc;
- Cargolux Airlines International SA (en lo sucesivo, «Cargolux»);
- Cathay Pacific Airways Ltd (en lo sucesivo, «CPA»);
- Japan Airlines Corp.;
- Japan Airlines International Co. Ltd (en lo sucesivo, «Japan Airlines»);
- Lan Airlines SA (en lo sucesivo, «LAN»);
- Lan Cargo SA (en lo sucesivo, «LAN Cargo»);
- Lufthansa Cargo;
- Lufthansa;
- Swiss;
- la demandante;
- Qantas Airways Ltd (en lo sucesivo, «Qantas»);
- SAS AB;
- SAS Cargo Group A/S (en lo sucesivo, «SAS Cargo»);
- Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (en lo sucesivo, «Scandinavian Airlines»);
- Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (en lo sucesivo, «SAC»);
- Singapore Airlines Ltd.

[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

7. Las imputaciones que se habían provisionalmente barajado en contra de los demás destinatarios del pliego de cargos fueron descartadas.

8. La Decisión impugnada describe, en su exposición de motivos, una infracción única y continuada del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo, que se extendía al territorio del EEE y de Suiza y que suponía la coordinación del comportamiento de los transportistas implicados en materia de fijación de los precios por la prestación de servicios de transporte aéreo de mercancías.

9. En la medida en que atañe a la demandante, la parte dispositiva de la Decisión impugnada tiene el siguiente tenor:

«Artículo 1

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en el interior del EEE, durante los siguientes períodos:

[...]

i) [la demandante], del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;

[...]

Artículo 2

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 101 TFUE al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión Europea y aeropuertos situados fuera del EEE, durante los siguientes períodos:

[...]

o) [la demandante], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;

[...]

Artículo 3

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 53 del Acuerdo EEE al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo en rutas entre aeropuertos situados en países que son partes contratantes del Acuerdo EEE, pero no Estados miembros, y países terceros, durante los siguientes períodos:

[...]

m) [la demandante], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;

[...]



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

#### Artículo 4

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 8 del Acuerdo [suizo] al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión [...] y aeropuertos situados en Suiza, durante los siguientes períodos:

[...]

i) [la demandante], del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;

[...]

#### Artículo 5

Por las infracciones mencionadas en los artículos 1 a 4, se imponen las siguientes multas:

[...]

m) [la demandante]: 29 500 000 [euros];

[...]

#### Artículo 6

Las empresas a las que se refieren los artículos 1 a 4 pondrán fin inmediatamente a las infracciones mencionadas en dichos artículos, siempre que no lo hayan hecho ya.

Se abstendrán de repetir todo acto o conducta referidos en los artículos 1 a 4 y de adoptar todo acto o conducta que pueda tener el mismo o similar objeto o efecto.

#### Artículo 7

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

[...]

[la demandante]

[...]»

#### Procedimiento

10. Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 24 de enero de 2011, la demandante interpuso el presente recurso. La Comisión presentó escrito de contestación el 27 de mayo de 2011.

11. El 29 de junio de 2011, el Tribunal decidió, con arreglo al artículo 47, apartado 1, de su Reglamento de Procedimiento de 2 de mayo de 1991, que no era necesario un segundo turno de escritos de alegaciones.



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

12. Mediante decisión del Presidente del Tribunal de 1 de diciembre de 2011, uno de los Jueces de la Sala Sexta del Tribunal, a la que se encontraba adscrito el Juez Ponente, fue sustituido por otro Juez.

13. Por decisión de 17 de enero de 2013 del Presidente del Tribunal, el Juez Ponente fue sustituido por otro Juez y el presente asunto fue asignado a un nuevo Juez Ponente, adscrito a la Sala Sexta.

14. A raíz de la solicitud efectuada por el Tribunal en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 64 del Reglamento de Procedimiento de 2 de mayo de 1991, la demandante formuló, mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 5 de julio de 2013, observaciones sobre el escrito de contestación. Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 27 de septiembre de 2013, la Comisión formuló a su vez observaciones sobre las observaciones citadas.

15. Al haberse modificado la composición de las Salas del Tribunal, el Juez Ponente fue adscrito a la Sala Primera, a la que se atribuyó, en consecuencia, el presente asunto el 2 de octubre de 2013.

16. Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal (Sala Primera) decidió iniciar la fase oral. Por otro lado, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 64 de su Reglamento de Procedimiento de 2 de mayo de 1991, el Tribunal dirigió preguntas escritas a las partes, a las que dieron respuesta dentro del plazo señalado.

17. El 28 de abril de 2015, el Tribunal solicitó a la demandante que le indicase si el informe para la vista incluía datos confidenciales para el público. Por dos escritos de 4 de mayo de 2015, la demandante, por una parte, solicitó que no se comunicaran al público ciertos datos del informe para la vista y, por otra, presentó observaciones sobre dicho informe, de lo que tomó nota el Tribunal.

18. En la vista celebrada el 21 de mayo de 2015, se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas planteadas por el Tribunal.

#### **Pretensiones de las partes**

19. La demandante solicita al Tribunal que:

- Anule los artículos 1 a 7 de la Decisión impugnada, en su totalidad o en parte, en la medida en que le afectan.
- Alternativamente, reduzca el importe de la multa impuesta en el artículo 5, letra m), de la Decisión impugnada.
- Condene en costas a la Comisión.

20. La Comisión solicita al Tribunal que:

- Desestime el recurso.
- Condene en costas a la demandante.

#### **Fundamentos de Derecho**



**21.** La demandante invoca dos motivos en apoyo de su recurso, que basa respectivamente, en primer lugar, en el incumplimiento de la obligación de motivación y en la vulneración del derecho a una buena administración y del derecho a la tutela judicial efectiva y a un proceso equitativo, así como en el menoscabo de su presunción de inocencia y de su derecho de defensa, y, en segundo lugar, en un error manifiesto de apreciación a la hora de calcular la multa, en la infracción del Reglamento n.º 1/2003 y de las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1/2003 (DO 2006, C 210, p. 2), y de los principios de proporcionalidad y de igual de trato y en el incumplimiento de la obligación de motivación.

**22.** El primer motivo se articula en dos partes, que se basan respectivamente, en primer lugar, en el incumplimiento de la obligación de motivación y en la vulneración del derecho a una buena administración y, en segundo lugar, en la vulneración del derecho a una buena administración y del derecho a la tutela judicial efectiva y a un proceso equitativo y el menoscabo de la presunción de inocencia y del derecho de defensa.

**23.** En el marco de la primera parte del primer motivo, la demandante alega, en particular, que la Decisión impugnada no le permite determinar la naturaleza y el alcance de la infracción o infracciones que se le atribuyen, en la medida en que la parte dispositiva de la Decisión referida menciona cuatro infracciones relativas a diferentes períodos y rutas y cometidas por distintos transportistas, mientras que la exposición de motivos se refiere a una sola infracción mundial única y continuada que abarca todas las rutas. Añade que, en la Decisión impugnada, la Comisión únicamente examinó los requisitos para la aplicación del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo en relación con un supuesto cártel mundial y que la constatación de las cuatro infracciones en la parte dispositiva no puede tener por base la apreciación de los hechos y de las pruebas efectuada en la exposición de motivos. Precisa que la Comisión no examinó en la Decisión impugnada si los hechos que había constatado y las pruebas que había recabado confirmaban las cuatro infracciones específicas a las que se refieren respectivamente los artículos 1 a 4 de dicha Decisión.

**24.** Por lo tanto, mediante la primera parte del primer motivo, la demandante alega en esencia que la motivación de la Decisión impugnada es defectuosa, dado que existe contradicción entre su exposición de motivos y su parte dispositiva, extremo que niega la Comisión.

**25.** A este respecto, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, la motivación exigida por el artículo 296 TFUE, apartado 2, debe mostrar, de manera clara e inequívoca, el razonamiento de la institución de la que emane el acto impugnado, de modo que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada, con el fin de defender sus derechos, y que el juez de la Unión Europea pueda ejercer su control (véanse, en ese sentido, las sentencias de 25 de junio de 1998, British Airways y otros/Comisión, T-371/94 y T-394/94, Rec, EU:T:1998:140, apartado 89, y de 29 de junio de 2012, GDF Suez/Comisión, T-370/09, Rec, EU:T:2012:333, apartado 117). La exigencia de motivación debe apreciarse en función de las circunstancias de cada caso, en particular del contenido del acto, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los destinatarios u otras personas afectadas directa e individualmente por dicho acto puedan tener en recibir explicaciones (véanse, en este sentido, las sentencias de 2 de abril de 1998, Comisión/Sytraval y Brink's France, C-367/95 P, Rec,

EU:C:1998:154, apartado 63, y de 15 de marzo de 2000, Cimenteries CBR y otros/Comisión, T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 y T-104/95, Rec, EU:T:2000:77, apartado 469).

**26.** No se exige que la motivación especifique todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes, en la medida en que la cuestión de si la motivación de un acto cumple las exigencias del artículo 296 TFUE debe apreciarse en relación no sólo con su tenor, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (véanse, en este sentido, las sentencias Comisión/Sytraval y Brink's France, citada en el apartado anterior, EU:C:1998:154, apartado 63, y 2 de febrero de 2012, Denki Kagaku Kogyo y Denka Chemicals/Comisión, T-83/08, EU:T:2012:48, apartado 91).

**27.** No deja de ser cierto que, a efectos de la motivación de una decisión adoptada para garantizar la aplicación de las normas sobre la competencia, la Comisión está obligada, en virtud del artículo 296 TFUE, a mencionar al menos los hechos y las consideraciones que revistan una importancia esencial en la estructura de esta decisión, permitiendo así al órgano jurisdiccional competente y a las partes interesadas conocer las condiciones en las que ha aplicado el Derecho de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia Denki Kagaku Kogyo y Denka Chemicals/Comisión, citada en el apartado anterior, EU:T:2012:48, apartado 91).

**28.** Por otro lado, la motivación de un acto debe ser lógica y no presentar contradicciones internas que obstaculicen la buena comprensión de las razones subyacentes a dicho acto (véanse, en ese sentido, las sentencias de 10 de julio de 2008, Bertelsmann y Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, Rec, EU:C:2008:392, apartado 169, y de 29 de septiembre de 2011, Elf Aquitaine/Comisión, C-521/09 P, Rec, EU:C:2011:620, apartado 151).

**29.** Procede recordar que, no obstante las disposiciones del artículo 23, apartado 5, del Reglamento n.º 1/2003, de las que resulta que las decisiones que imponen multas por la infracción del Derecho de la competencia no tienen naturaleza penal, la infracción del artículo 101 TFUE, apartado 1, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo supone un comportamiento generalmente considerado desleal, en perjuicio del público en general, que merece un reproche real y que puede llevar aparejada la imposición a las empresas responsables de multas indudablemente severas, que pueden llegar al 10 % de su volumen de negocios anual (véanse las conclusiones de la Abogado General Sharpston en el asunto KME Germany y otros/Comisión, C-272/09 P, Rec, EU:C:2011:63, punto 64). Habida cuenta de la naturaleza de las infracciones en cuestión y de la naturaleza y el grado de gravedad de las sanciones que les son inherentes (véase la sentencia de 27 de marzo de 2014, Saint-Gobain Glass France y otros/Comisión, T-56/09 y T-73/09, Rec, EU:T:2014:160, apartado 78 y jurisprudencia citada), éstas se encuadran en la materia penal a efectos del artículo 6 del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, firmado en Roma el 4 de noviembre de 1950 (en lo sucesivo, «CEDH»), tal como se desprende, en particular, de la sentencia del Tribunal EDH A. Menarini Diagnostics c. Italia (n.º 43509/08, § 39 a 44, 27 de septiembre de 2011).

**30.** Además, en los apartados 58 y 59 de su sentencia A. Menarini Diagnostics c. Italia, citada en el apartado anterior, el Tribunal EDH recordó que, en el caso de que se imponga una «pena» por decisión de una autoridad administrativa, el interesado debe poder impugnar la resolución adoptada en su perjuicio ante un tribunal que ofrezca las garantías establecidas en



el artículo 6 del CEDH (véase, en este sentido, la sentencia de 18 de julio de 2013, Schindler Holding y otros/Comisión, C-501/11 P, Rec, EU:C:2013:522, apartado 34).

**31.** Ahora bien, el principio de tutela judicial efectiva, principio general del Derecho de la Unión que figura hoy en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y que corresponde, en Derecho de la Unión, al artículo 6, apartado 1, del CEDH (véase la sentencia de 10 de julio de 2014, Telefónica y Telefónica de España/Comisión, C-295/12 P, Rec, EU:C:2014:2062, apartado 57 y jurisprudencia citada), implica que la parte dispositiva de una decisión adoptada por la Comisión, en la que se constata la infracción de las normas sobre la competencia, debe ser particularmente clara y precisa y que se permita a las empresas que hayan sido consideradas responsables y hayan resultado sancionadas comprender e impugnar la atribución de esta responsabilidad y la imposición de esas sanciones, tal como se desprendan del propio tenor de la parte dispositiva.

**32.** Es necesario recordar que es en la parte dispositiva de las decisiones donde la Comisión indica la naturaleza y el alcance de las infracciones que sanciona. Debe señalarse que, en principio, por lo que respecta precisamente al alcance y a la naturaleza de las infracciones sancionadas, lo que importa es la parte dispositiva y no la motivación. Únicamente en el caso de que exista falta de claridad en los términos utilizados en la parte dispositiva debe ésta interpretarse recurriendo a la motivación de la decisión. Como ha declarado el juez de la Unión, a la hora de precisar las personas a quienes afecta una decisión que declara una infracción, procede atenerse a la parte dispositiva de dicha decisión, cuando no ofrece dudas (sentencias de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otros/Comisión, 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec, EU:C:1975:174, apartado 315, y de 11 de diciembre de 2003, Adriatica di Navigazione/Comisión, T-61/99, Rec, EU:T:2003:335, apartado 43).

**33.** Por otro lado, debe también recordarse que el artículo 101 TFUE, apartado 1, produce efectos directos en las relaciones entre los particulares y crea derechos en favor de los justiciables, que exigen que cualquier persona pueda solicitar la reparación del perjuicio que le haya irrogado un contrato o un comportamiento susceptible de restringir o de falsear el juego de la competencia. Incumbe a los órganos jurisdiccionales nacionales encargados de aplicar, en el marco de sus competencias, esta disposición no sólo garantizar su plena eficacia, sino también proteger esos derechos (sentencias de 6 de junio de 2013, Donau Chemie y otros, C-536/11, Rec, EU:C:2013:366, apartados 21 y 22). Se desprende de lo anterior que cualquier persona está legitimada para solicitar la reparación del daño sufrido cuando exista una relación de causalidad entre dicho daño y el acuerdo o la práctica prohibidos por el artículo 101 TFUE (sentencias de 13 de julio de 2006, Manfredi y otros, C-295/04 a C-298/04, Rec, EU:C:2006:461, apartado 61, y de 6 de noviembre de 2012, Otis y otros, C-199/11, Rec, EU:C:2012:684, apartado 43).

**34.** Ahora bien, conforme al artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003, cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas contempladas por el artículo 101 TFUE que ya hayan sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán hacerlo en un sentido que contravenga sus términos.

**35.** A este respecto, procede considerar que, a diferencia de lo que afirmó la Comisión en la vista, un órgano jurisdiccional nacional adopta una decisión incompatible con la adoptada por dicha institución no sólo si atribuye una calificación jurídica distinta a los comportamientos contrarios a la competencia que se examinan, sino también si su decisión difiere de la de la

[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

Comisión en cuanto a la extensión temporal o geográfica de los comportamientos analizados o a la falta de responsabilidad de las personas que hayan sido objeto de la investigación sobre los comportamientos controvertidos y hayan sido sometidas al análisis sobre la responsabilidad efectuado en la decisión de la Comisión.

**36.** De lo anterior resulta que los órganos jurisdiccionales nacionales se encuentran vinculados por la decisión que haya adoptado la Comisión, siempre que no haya sido anulada o invalidada, lo que exige que su parte dispositiva pueda recibir una lectura unívoca.

**37.** En particular, a partir de los términos claros y precisos de una decisión en la que se constate la existencia de una infracción de las normas sobre la competencia, los órganos jurisdiccionales nacionales deben poder comprender el alcance de la infracción e identificar a las personas que son responsables de esta infracción, para poder así sacar las necesarias consecuencias sobre las acciones de reparación de los daños causados por la infracción que ejerciten quienes hayan resultado perjudicados por ella.

**38.** Por último, debe recordarse que la plena efectividad del artículo 101 TFUE se vería menoscabada si el derecho de una persona a solicitar a otra la reparación del perjuicio que se le haya causado quedara subordinado de manera categórica a la existencia de una relación contractual entre ambas (véase, en este sentido, la sentencia de 5 de junio de 2014, Kone y otros, C-557/12, Rec, EU:C:2014:1317, apartado 33). Por lo tanto, no puede excluirse que una persona a la que se considere responsable de una infracción de las normas sobre la competencia constatada por la Comisión se vea obligada a reparar el daño causado a clientes de otras personas a las que se haya atribuido responsabilidad por la misma infracción. En ese caso, si así lo prevé el Derecho nacional, pueden entablarse ante los órganos jurisdiccionales nacionales acciones de repetición entre tales personas. El tenor de la parte dispositiva de una decisión que constate una infracción de las normas sobre la competencia resulta determinante, desde ese punto de vista, pues permite determinar los derechos y obligaciones mutuas entre las personas de que se trate.

**39.** Además, puede que el juez nacional, si así se prevé en la ley nacional, tenga que considerar que el conjunto de personas a las que se haya declarado responsables de la infracción de las normas sobre la competencia constatada por la Comisión debe reparar solidariamente el daño causado. En ese caso, el tenor de la parte dispositiva de una decisión por la que se constate una infracción de las normas sobre la competencia puede resultar también determinante en cuanto a las personas afectadas.

**40.** Por lo tanto, a la luz de las consideraciones que preceden, debe verificarse en primer lugar si, como alega la demandante, existe contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión impugnada.

**41.** Por lo que respecta a la parte dispositiva de la Decisión impugnada, sus artículos 1 a 4 son del siguiente tenor:

«Artículo 1

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en el interior del EEE, durante los siguientes períodos:

- a) Air France-KLM, del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
- b) [...] Air France, del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
- c) KLM [...], del 21 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
- d) British Airways [...], del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;
- e) Cargolux [...], del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;
- f) Lufthansa Cargo [...], del 14 de diciembre de 1999 al 7 de diciembre de 2005;
- g) [...] Lufthansa [...], del 14 de diciembre de 1999 al 7 de diciembre de 2005;
- h) Swiss [...], del 2 de abril de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
- i) [la demandante], del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;
- j) SAS [...], del 17 de agosto de 2001 al 14 de febrero de 2006;
- k) SAS Cargo [...], del 1 de junio de 2001 al 14 de febrero de 2006;
- l) Scandinavian Airlines [...], del 13 de diciembre de 1999 al 28 de diciembre de 2003.

#### Artículo 2

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 101 TFUE al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión [...] y aeropuertos situados fuera del EEE, durante los siguientes períodos:

- a) Air Canada, del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- b) Air France-KLM, del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- c) [...] Air France, del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- d) KLM [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- e) British Airways [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- f) Cargolux [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- g) [CPA], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- h) Japan Airlines [Corp.], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- i) Japan Airlines [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- j) LAN [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- k) LAN Cargo [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- l) Lufthansa Cargo [...], del 1 de mayo de 2004 al 7 de diciembre de 2005;
- m) [...] Lufthansa [...], del 1 de mayo de 2004 al 7 de diciembre de 2005;
- n) Swiss [...], del 1 de mayo de 2004 al 7 de diciembre de 2005;
- o) [la demandante], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- p) Qantas [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- q) SAS [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- r) SAS Cargo [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- s) [SAC], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- t) Singapore Airlines [...], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006.

#### Artículo 3

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 53 del Acuerdo EEE al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en países que son partes contratantes del Acuerdo EEE, pero no Estados miembros, y países terceros, durante los siguientes períodos:

- a) Air Canada, del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- b) Air France-KLM, del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- c) [...] Air France, del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- d) KLM [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- e) British Airways [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- f) Cargolux [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- g) [CPA], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- h) Japan Airlines [Corp.], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- i) Japan Airlines [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- j) Lufthansa Cargo [...], del 19 de mayo de 2005 al 7 de diciembre de 2005;
- k) [...] Lufthansa [...], del 19 de mayo de 2005 al 7 de diciembre de 2005;
- l) Swiss [...], del 19 de mayo de 2005 al 7 de diciembre de 2005;
- m) [la demandante], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- n) Qantas [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- o) SAS [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- p) SAS Cargo [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- q) [SAC], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- r) Singapore Airlines [...], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006.

#### Artículo 4

Las siguientes empresas han vulnerado el artículo 8 del Acuerdo [suizo] al haber participado en una infracción que consiste simultáneamente en acuerdos y prácticas concertadas que han supuesto la coordinación de diversos componentes de los precios por los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión [...] y aeropuertos situados en Suiza, durante los siguientes períodos:

- a) Air France-KLM, del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- b) [...] Air France, del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- c) KLM [...], del 1 de junio de 2002 al 14 febrero de 2006;
- d) British Airways [...], del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- e) Cargolux [...], del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- f) Lufthansa Cargo [...], del 1 de junio de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
- g) [...] Lufthansa [...], del 1 de junio de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
- h) Swiss [...], del 1 de junio de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
- i) [la demandante], del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- j) SAS [...], del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- k) SAS Cargo [...], del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- l) Scandinavian Airlines [...], del 1 de junio de 2002 al 28 de diciembre de 2003.»

**42.** La demandante alega esencialmente que la lectura literal de los artículos 1 a 4 de la Decisión impugnada apunta más bien a la existencia de cuatro infracciones únicas y continuadas distintas, cada una de ellas relativa a una categoría de rutas distinta, en lugar de a



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

una sola infracción única y continuada relativa a todas las rutas comprendidas en el cartel, que es la considerada en la exposición de motivos de la Decisión referida.

**43.** Afirma que esta conclusión se ve confirmada por la redacción de los artículos 5 y 6 de la Decisión impugnada, conforme a los cuales:

«Artículo 5

Por las infracciones mencionadas en los artículos 1 a 4, se imponen las siguientes multas:

[...]

Artículo 6

Las empresas a las que se refieren los artículos 1 a 4 pondrán fin inmediatamente a las infracciones mencionadas en dichos artículos, siempre que no lo hayan hecho ya.

[...]»

**44.** La demandante subraya que, en efecto, los artículos 5 y 6 de la Decisión impugnada se refieren a «infracciones», en plural, y no a «una infracción», en singular.

**45.** A este respecto, procede señalar en primer lugar que, como alega la Comisión en su respuesta a las diligencias de ordenación del procedimiento a que se alude en el apartado 16 de la presente sentencia, la distribución en cuatro artículos distintos del contenido de la parte dispositiva de una decisión por la que se constatan infracciones de las normas sobre la competencia no refleja necesariamente la existencia de cuatro infracciones diferentes.

**46.** Esta distribución puede deberse a la circunstancia de que el conjunto de los comportamientos contrarios a la competencia que forman la infracción única y continuada descrita en la Decisión impugnada supuso la vulneración de tres disposiciones que prohíben los mismos comportamientos pero que tienen diferente alcance territorial y temporal.

**47.** Por otro lado, la Comisión indicó, en los apartados 815 a 817 de la Decisión impugnada y en los escritos que ha presentado ante el Tribunal, que hasta el 1 de mayo de 2004 sólo tenía competencias de ejecución para aplicar el artículo 101 TFUE a los transportes aéreos internacionales entre aeropuertos de la Unión, por lo que no podía extender esa aplicación a los acuerdos y prácticas contrarias a la competencia que pudieran afectar a las rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión y aeropuertos situados fuera del EEE. Asimismo, explicó en los considerandos 818 a 821 de la Decisión impugnada que hasta el 19 de mayo de 2005 sólo tenía competencia para aplicar el artículo 53 del Acuerdo EEE a los transportes aéreos entre aeropuertos situados en el interior del Acuerdo EEE, competencia que no se extendió hasta dicha fecha a las rutas entre aeropuertos situados en países que son partes contratantes del EEE, pero no Estados miembros, y países terceros. Por otro lado, de los considerandos 822 a 825 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión estimó que tenía competencia para aplicar el artículo 8 del Acuerdo suizo, a partir del 1 de junio de 2002, a las rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión y aeropuertos situados en Suiza.





[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

**48.** Por consiguiente, como la propia Comisión ha indicado en la respuesta a la que se alude en el apartado 16 de la presente sentencia y en la vista, la vulneración de tres disposiciones (el artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo EEE y el artículo 8 del Acuerdo suizo) que fijan separadamente la competencia de la Comisión para su aplicación *ratione temporis* y *ratione loci* la condujo a distribuir el contenido de la parte dispositiva de la Decisión impugnada en siete artículos, de entre los cuales los cuatro primeros se articulan del siguiente modo:

- el artículo 1 se refiere a la competencia de la Comisión para aplicar los artículos 101 TFUE y 53 del Acuerdo EEE por lo que respecta a las rutas entre aeropuertos situados dentro del EEE, por el período que va del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
- el artículo 2 se refiere a la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 101 TFUE por lo que respecta a las rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión y aeropuertos situados fuera del EEE, por el período que va del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
- el artículo 3 se refiere a la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 53 del Acuerdo EEE por lo que respecta a las rutas entre aeropuertos situados en países que son partes contratantes del Acuerdo EEE, pero no Estados miembros, y países terceros, por el período que va del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
- el artículo 4 se refiere a la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 8 del Acuerdo suizo por lo que respecta a las rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión y aeropuertos situados en Suiza, por el período que va del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006.

**49.** La demandante no niega que la extensión de la competencia de la Comisión sobre las rutas de que se trata es variable, ni impugna la distribución del contenido de la parte dispositiva de la Decisión impugnada en función de esa extensión variable.

**50.** Sin embargo, observa, por un lado, que conforme a la exposición de motivos de la Decisión impugnada todos los transportistas implicados, con independencia de las rutas efectuadas, participaron en los comportamientos contrarios a la competencia que forman la infracción única y continuada de alcance mundial, mientras que, por otro lado, se constatan en los artículos 1 a 4 de la misma Decisión cuatro infracciones distintas, cada una de las cuales afecta a una categoría de rutas diferente, en las que participaron sólo algunos de estos transportistas.

**51.** A este respecto, se desprende de la Decisión impugnada que sólo se citan en todos y cada uno de los cuatro primeros artículos los nombres de once transportistas de los veintidós transportistas implicados, en concreto Air France-KLM, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Lufthansa, Lufthansa Cargo, Swiss, la demandante, SAS y SAS Cargo. Los nombres de los transportistas Air Canada, CPA, Japan Airlines Corp., Japan Airlines, Qantas, SAC y Singapore Airlines figuran tanto en el artículo 2 como en el artículo 3 de la Decisión impugnada. El nombre del transportista Scandinavian Airlines figura tanto en el artículo 1 como en el artículo 4 de la misma Decisión. Los nombres de los transportistas LAN y LAN Cargo sólo se citan en el artículo 2 de la Decisión impugnada.

**52.** Ahora bien, debe señalarse que, como resulta de lo expuesto en el apartado 41 de esta sentencia, los períodos que se extienden respectivamente desde el 1 de mayo de 2004 hasta el 14 de febrero de 2006 -período éste para el que se ha constatado la participación en el



comportamiento contrario a la competencia de los transportistas cuyo nombre se menciona en el artículo 2 de la Decisión impugnada- y desde el 19 de mayo de 2005 hasta el 14 de febrero de 2006 -período éste para el que se ha constatado la participación en dicho comportamiento de los transportistas cuyo nombre se menciona en el artículo 3 de la Decisión citada- se encuentran íntegramente comprendidos en los períodos respectivamente contemplados por el artículo 1 —desde el 7 de diciembre de 1999 hasta el 14 de febrero de 2006- y por el artículo 4 de la misma Decisión -desde el 1 de junio de 2002 hasta el 14 de febrero de 2006-.

**53.** Por lo tanto, si se consideraba que los comportamientos contrarios a la competencia constituían una sola infracción única y continuada del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo en relación con todas las rutas afectadas por el cártel, en el que habían participado todos los transportistas implicados, los nombres de los transportistas que se citan en el artículo 2 de la Decisión impugnada también deberían figurar en los artículos 1 y 4 de dicha Decisión. Además, los nombres de todos los transportistas que, conforme al artículo 2 de la misma Decisión, habían participado en los comportamientos contemplados en dicho artículo más allá del 19 de mayo de 2005 también deberían constar en el artículo 3 de esta Decisión.

**54.** De este modo, de la lectura de los cuatro primeros artículos de la Decisión impugnada no puede deducirse que apuntalen la hipótesis de una sola infracción única y continuada sobre todas las rutas incluidas en el cártel, en la que hayan participado todos los transportistas implicados. Habida cuenta de que no se cita el nombre de varios de estos transportistas en los artículos 1, 3 y 4 de la Decisión impugnada, la lectura de los artículos 1 a 4 de la misma Decisión lleva necesariamente a concluir que, por el contrario, estos artículos apuntan a una de las dos opciones siguientes:

- bien la parte dispositiva de la Decisión impugnada concluye que existen cuatro infracciones únicas y continuadas distintas, cada una de ellas relativa a una categoría de rutas diferente, lo que podría explicar, por otro lado, que se emplee la palabra «infracciones», en plural, en los artículos 5 y 6 de la Decisión referida, como alega la demandante;

- bien esa misma parte dispositiva concluye que existe una sola infracción única y continuada por la que únicamente se atribuye responsabilidad a los transportistas que, en las rutas contempladas por cada uno de los artículos 1 a 4 de la Decisión impugnada, participaron directamente en los comportamientos infractores a que se alude en cada uno de dichos artículos o tenían conocimiento de la existencia de una colusión en esas rutas por la que asumían el riesgo correspondiente.

**55.** Esta última interpretación se explica por la circunstancia de que la Comisión no puede imputar a una empresa que haya participado directamente en uno o varios comportamientos infractores que constituyan una infracción única y continuada la responsabilidad por comportamientos contrarios a la competencia, planeados o ejecutados por los participantes en la infracción en los que ella misma no haya directamente participado, a no ser que se acredite que, con su propio comportamiento, pretendía contribuir al conjunto de objetivos comunes perseguidos por los demás participantes en el cártel y que tenía conocimiento de todos los otros comportamientos orientados a la consecución de los mismos objetivos, o podía razonablemente preverlos, y estaba dispuesta a asumir el riesgo correspondiente (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, Rec, EU:C:2012:778, apartado 44).



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

**56.** Sin embargo, como señalan las propias partes, la lectura global de la exposición de motivos de la Decisión impugnada y, en particular, de sus considerandos 1, 95 a 97, 100, 101, 855, 856 y 864 a 879 pone de manifiesto que la Comisión describe un solo cártel, calificado de infracción única y continuada del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo, en relación con todas las rutas incluidas en el cártel, en el que considera que participó la totalidad de transportistas implicados. Además, estos transportistas, en el marco de un único plan global y mediante una única red de contactos, bilaterales y multilaterales, coordinaron su comportamiento por lo que respecta tanto a la evolución del RC y del RS como a la negativa a pagar comisiones. Por otro lado, esta coordinación se produjo a escala mundial y, por tanto, afectó simultáneamente a todas las rutas contempladas por dicha Decisión.

**57.** En el considerando 892 de la Decisión impugnada, la Comisión llegó a señalar que el cártel descrito en el apartado 56 de la presente sentencia constituía una infracción única y que, en este caso, sería «artificial escindir» los comportamientos contrarios a la competencia que integran la infracción única y continuada en infracciones separadas.

**58.** Por lo tanto, procede declarar que existe una contradicción entre la exposición de motivos de la Decisión impugnada, que describe una sola infracción única y continuada que atañe a todas las rutas afectadas por el cártel y en la que supuestamente participaron todos los transportistas implicados, y la parte dispositiva de dicha Decisión, que constata la presencia bien de cuatro infracciones únicas y continuadas distintas, bien de una sola infracción única y continuada por la que exclusivamente se atribuye responsabilidad a los transportistas que, en las rutas contempladas por los artículos 1 a 4 de la Decisión impugnada, participaron directamente en los comportamientos infractores a que se alude en cada uno de dichos artículos o tenían conocimiento de la existencia de una colusión sobre esas rutas por la que asumían el riesgo correspondiente.

**59.** Esta conclusión no se ve cuestionada por el argumento formulado por la Comisión en su respuesta a las diligencias de ordenación del procedimiento citadas en el apartado 16 de la presente sentencia, conforme al cual la falta de mención en los artículos 1, 3 y 4 de la Decisión impugnada de algunos de los transportistas implicados podría explicarse, sin necesidad de considerar que estos artículos constatan distintas infracciones únicas y continuadas, por el hecho de que tales transportistas no efectuaban las rutas contempladas en dichas disposiciones.

**60.** La lectura alternativa de la parte dispositiva de la Decisión impugnada que propone la Comisión contradice la propia idea de la existencia de una sola infracción única y continuada constituida por un conjunto de comportamientos contrarios a la competencia de los que son responsables todos los participantes, cualesquiera que sean las rutas afectadas, como resulta, en particular, de las observaciones efectuadas por la Comisión en los considerandos 862 y 873 de la Decisión impugnada. De estos considerandos se desprende que, en el presente caso, la Comisión ha aplicado los principios derivados de la jurisprudencia que admite la posibilidad de que se considere responsable a una persona por la participación de una empresa en una infracción única y continuada, aun cuando se acredite que dicha empresa sólo ha participado directamente en uno o varios elementos constitutivos de la infracción, siempre que supiera o debiera saber que la colusión en la que participaba formaba parte de un plan global y que dicho plan global abarcaba la totalidad de los elementos constitutivos de la infracción (sentencias de

14 de mayo de 1998, Buchmann/Comisión, T-295/94, Rec, EU:T:1998:88, apartado 121, y de 20 de marzo de 2002, HFB y otros/Comisión, T-9/99, Rec, EU:T:2002:70, apartado 231).

**61.** La lectura alternativa de la parte dispositiva de la Decisión impugnada que propone la Comisión contradice también algunas de las afirmaciones que ella misma efectúa en la propia Decisión, como la contenida en el considerando 881, conforme a la cual no es necesario, para llegar a la conclusión de que se ha acreditado una infracción única y continuada, «que los transportistas sean competidores reales o potenciales de todos los participantes en el cártel o que lo sean únicamente en una ruta específica», o la contenida en el considerando 825, conforme a la cual no era preciso demostrar la existencia de una infracción sobre una ruta concreta, sino que bastaba con aportar pruebas de la existencia de un cártel mundial, y «todos los hechos descritos en [el punto] 4 de la Decisión impugnada forma[ban] parte de las pruebas del cártel mundial que se describe en [esta] Decisión».

**62.** Se deriva, por tanto, de la exposición de motivos de la Decisión impugnada que lo que se describe en tal exposición es una infracción única y continuada no sólo por lo que respecta a los tres elementos constitutivos de la infracción (el RC, el RS y la negativa a pagar comisiones), sino también a todas las rutas efectuadas por los transportistas implicados.

**63.** Por lo tanto, la lectura alternativa de la parte dispositiva de la Decisión impugnada que propone la Comisión también pone de manifiesto la existencia de una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de dicha Decisión.

**64.** Por otro lado, debe señalarse que, a diferencia de lo que afirma la Comisión (véase el apartado 59 supra), se considera que los transportistas mencionados en los artículos 1 a 4 de la Decisión impugnada son responsables de la totalidad de la infracción contemplada en cada artículo, sin que se distinga en cada uno de esos artículos entre las rutas efectuadas por dichos transportistas en el período de duración de la infracción y las rutas de las que no se encargan.

**65.** En definitiva, la lectura de la parte dispositiva de la Decisión impugnada que propone la Comisión supone fundamentar esa parte dispositiva en dos razonamientos contradictorios. Por un lado, se considera que el transportista mencionado en alguno de los cuatro primeros artículos de dicha Decisión es responsable de comportamientos contrarios a la competencia por los que se le atribuye participación, aun cuando no efectuara la totalidad de las rutas contempladas por el artículo en cuestión. Por otro lado, el mismo transportista, cuando no figure en alguno de esos artículos, elude cualquier responsabilidad por comportamientos contrarios a la competencia por los que, sin embargo, se le atribuye participación, si no se encargaba de ninguna de las rutas contempladas por el artículo de que se trate.

**66.** Además, procede señalar que en la respuesta mencionada en el apartado 16 de esta sentencia, y no antes, la Comisión justificó que no se mencionara a algunos transportistas implicados en los artículos 1, 3 y 4 de la Decisión impugnada aludiendo a la existencia de una supuesta «facultad discrecional» que le permite no imputar a algunos de los participantes en un cártel global la responsabilidad por la totalidad de los comportamientos contrarios a la competencia constitutivos del cártel en los que, no obstante, hayan participado, siempre que se base para ello en criterios objetivos y no discriminatorios, si bien no deja de admitir que la Decisión referida hubiera podido incluir a todos los transportistas en los artículos 1, 3 y 4.





[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

**67.** La Comisión no sólo no ha concretado cuál es el fundamento jurídico de esa facultad, sino que también ha obviado cualquier explicación sobre la compatibilidad de dicha facultad con su voluntad de aplicar los principios derivados de la jurisprudencia citada en los considerandos 862 y 873 de la Decisión impugnada, que se mencionan en el apartado 60 de la presente sentencia.

**68.** Por último, procede señalar que la propia exposición de motivos de la Decisión impugnada no está libre de toda incoherencia interna. Contiene apreciaciones difícilmente conciliables con la existencia de un único cártel que abarque todas las rutas contempladas en la parte dispositiva, como lo describe esta misma exposición de motivos (véase el apartado 56 *supra*).

**69.** A este respecto, procede señalar, en línea con lo afirmado por la demandante, que en el considerando 1124 de la Decisión impugnada la Comisión indicó que había tenido en cuenta, como fecha de inicio de la participación en la infracción de cada transportista implicado, el primer contacto contrario a la competencia que cada uno de ellos hubiera mantenido, salvo en relación con algunos transportistas que, en su opinión, no debían considerarse responsables de la infracción por lo que respecta a las rutas entre aeropuertos situados en el interior del EEE, en concreto Air Canada, CPA, Japan Airlines, LAN Cargo y SAC. Para estos transportistas tuvo en cuenta el 1 de mayo de 2004 como fecha de inicio de la infracción, aun cuando indicara paralelamente que antes de esa fecha habían participado en un cártel único, descrito en el apartado 56 de la presente sentencia. Justificó la elección de esa fecha por la circunstancia de que «hasta esa fecha el Reglamento n.º 1/2003 no pasó a ser aplicable a los servicios de que se trata ni se atribuyó una infracción a los transportistas en cuestión».

**70.** Ahora bien, se ha demostrado anteriormente (apartado 60 *supra*) que en la exposición de motivos de la Decisión impugnada la Comisión había indicado específicamente que aplicaría los principios derivados de la jurisprudencia conforme a la cual, en el marco de la existencia de una infracción única y continuada, es posible considerar responsable a una persona por la participación de una empresa en una infracción, aun cuando se acredite que dicha empresa sólo ha participado directamente en uno o varios elementos constitutivos de la infracción, siempre que supiera o debiera saber que la colusión en la que participaba formaba parte de un plan global que abarcaba la totalidad de los elementos constitutivos de la infracción.

**71.** De este modo, debe considerarse que si bien la exposición de motivos de la Decisión impugnada constata una sola infracción única y continuada en relación con todas las rutas afectadas por el cártel, incurre en importantes contradicciones internas.

**72.** Resulta, en consecuencia, de lo anteriormente expuesto que la Decisión impugnada incurre en contradicción, por un lado, entre su exposición de motivos y su parte dispositiva y, por otro, dentro de la propia exposición de motivos.

**73.** En segundo lugar, procede verificar si, como afirma la demandante, las contradicciones internas de la Decisión impugnada han vulnerado su derecho de defensa, al no haberle permitido comprender la naturaleza y el alcance de la infracción o infracciones constatadas y al no impedir al Tribunal ejercer su control.



**74.** A este respecto, debe recordarse que la mera existencia de contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de una decisión no basta para que se considere que su motivación es defectuosa, cuando, en primer lugar, el conjunto de la decisión permita al demandante identificar e invocar tal incoherencia; en segundo lugar, el tenor de la parte dispositiva sea lo suficientemente claro y preciso para permitirle entender el alcance exacto de la decisión, y, en tercer lugar, las pruebas consideradas para demostrar la participación del demandante en las infracciones que se le atribuyan en la parte dispositiva hayan sido claramente identificadas y examinadas en la exposición de motivos (véase, en este sentido, la sentencia *Adriatica di Navigazione/Comisión*, apartado 32 *supra*, EU:T:2003:335, apartados 49 a 52).

**75.** Ahora bien, en el presente caso, ninguna de las dos interpretaciones posibles de la parte dispositiva de la Decisión impugnada a que se alude en el apartado 54 de la presente sentencia se compadece con la exposición de motivos de dicha Decisión. Por lo tanto, dado que el Tribunal no puede primar una de estas interpretaciones sobre la otra sin sustituir la apreciación efectuada por la Comisión por la suya propia, procede examinar, cuando menos a la luz de una de las dos lecturas posibles, si las contradicciones internas de la Decisión impugnada podían vulnerar el derecho de defensa de la demandante y si impiden el control del Tribunal.

**76.** Por lo que respecta a la primera interpretación posible, que apunta a la existencia de cuatro infracciones únicas y continuadas distintas y que es, por otro lado, la invocada por la demandante, debe señalarse que si bien la demandante podía detectar la existencia de contradicción, especialmente entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión impugnada, y entender que en la parte dispositiva, a la luz de su propio tenor, se constataban cuatro infracciones distintas, no era factible que comprendiera hasta qué punto las pruebas contempladas en la exposición de motivos, relativas a la existencia de una infracción única y continuada, justificaban la existencia de las cuatro infracciones distintas que se enumeran en la parte dispositiva ni, por tanto, podía refutar la idoneidad de tales pruebas.

**77.** La Comisión optó efectivamente, en los considerandos 692 a 806 de la Decisión impugnada, por no distinguir entre las pruebas consideradas en contra de cada uno de los transportistas implicados en función de las rutas o categorías de ruta a las que se refirieran. Se limitó a apreciar si podían demostrar la participación de los transportistas implicados en el cártel único descrito en la exposición de motivos de dicha Decisión, sin examinar si había pruebas que justificaran la existencia de cada una de las cuatro infracciones únicas y continuadas que constató en la parte dispositiva de la Decisión impugnada. Sólo se distinguió entre las pruebas en relación con las actuaciones de coordinación relativas, respectivamente, al RC, al RS y a la negativa a pagar comisiones.

**78.** Además, en línea con lo alegado por la demandante y dentro de la primera interpretación posible de la parte dispositiva, la demandante no tiene posibilidad de comprender la lógica que llevó a la Comisión a considerarla responsable de una infracción, incluso para aquellas rutas que no efectuaba dentro del perímetro definido por cada uno de los artículos de la Decisión impugnada, ni, en consecuencia, de apreciar si ha sufrido un trato discriminatorio en comparación con otros transportistas implicados a los que, por no efectuar algunas de las rutas, únicamente se atribuyó responsabilidad por dos infracciones o hasta por una sola.

**79.** A este respecto, procede señalar que las razones por las que no se indican los nombres de algunos transportistas en ciertos artículos de la Decisión impugnada no se desprenden claramente de la lectura de esta Decisión. Por otro lado, la demandante alega que la Decisión impugnada no permite entender si la falta de mención de los nombres de estos transportistas se explica por la circunstancia de que no efectuaban determinadas rutas. Sólo en respuesta a las diligencias de ordenación del procedimiento citadas en el apartado 16 de la presente sentencia recibió el Tribunal la indicación de la Comisión de que no se citaban los nombres de algunos transportistas en ciertos artículos de la Decisión impugnada bien porque no efectuaban las rutas mencionadas en dichos artículos, bien porque su volumen de negocios por dichas rutas era inferior a los 30 000 euros en el año 2005.

**80.** En este contexto, procede señalar que, según reiterada jurisprudencia, en principio la motivación debe ser notificada al interesado al mismo tiempo que el acto que le sea lesivo, sin que la falta de motivación pueda quedar subsanada por el hecho de que los motivos del acto lleguen a conocimiento del interesado en el procedimiento ante el juez de la Unión (sentencias de 26 de noviembre de 1981, Michel/Parlamento, 195/80, Rec, EU:C:1981:284, apartado 22, y de 28 de junio de 2005, Dansk Rørindustri y otros/Comisión, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P y C-213/02 P, Rec, EU:C:2005:408, apartado 463).

**81.** De otro modo, la obligación de motivar una decisión individual podría ver frustrado su objetivo, que, según reiterada jurisprudencia, consiste en proporcionar al interesado una indicación suficiente sobre si la decisión está bien fundada o si eventualmente adolece de algún vicio que permita impugnar su validez y en permitir al juez de la Unión el ejercicio de su control sobre la legalidad de ésta (véase, en este sentido, la sentencia Dansk Rørindustri y otros/Comisión, citada en el apartado anterior, EU:C:2005:408, apartado 462 y jurisprudencia citada).

**82.** En el presente caso, se debe precisamente a la tardanza en recibir esta información el que la demandante no pudiera invocar hasta el momento de la vista la vulneración del principio de igualdad entre los transportistas implicados, dado que no pudo descubrir hasta entonces que, por el volumen de negocios que había obtenido en el año 2005 en las rutas entre aeropuertos situados en el interior de la Unión y aeropuertos situados en Suiza, su nombre no debería haber figurado en el artículo 4 de la Decisión impugnada.

**83.** Asimismo, el Tribunal tampoco tiene la posibilidad de controlar la legalidad de la Decisión impugnada, por cuanto no ha podido apreciar si las pruebas recabadas por la Comisión para demostrar la existencia de una infracción única y continuada bastaban para acreditar la concurrencia de las cuatro infracciones constatadas en la parte dispositiva de dicha Decisión.

**84.** Se deriva de lo anterior que la Decisión impugnada adolece de un defecto de motivación que justifica su anulación.

**85.** Sobre la base del conjunto de las consideraciones expuestas, debe estimarse la primera parte del primer motivo de recurso.

**86.** Por consiguiente, sin que sea necesario examinar los demás motivos y argumentos formulados por la demandante, procede anular la Decisión impugnada en la medida en que le afecta.



[www.civil-mercantil.com](http://www.civil-mercantil.com)

### **Costas**

**87.** A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Al haber sido desestimadas las pretensiones formuladas por la Comisión, procede condenarla a soportar, además de sus propias costas, las costas en que haya incurrido la demandante, conforme a lo solicitado por ésta.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Primera)

decide:

**1) Anular la Decisión C(2010) 7694 final de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (Asunto COMP/39258 — Transporte aéreo de mercancías), en la medida en que se refiere a Martinair Holland NV.**

**2) La Comisión Europea cargará con sus propias costas y con las costas en que haya incurrido Martinair Holland.**

Kanninen

Pelikánová

Buttigieg

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 16 de diciembre de 2015.

Firmas

\* Lengua de procedimiento: inglés.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.