



**VNiVERSiDAD
D SALAMANCA**

CAMPUS DE EXCELENCIA INTERNACIONAL

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Economía Aplicada

Economía Aplicada

Curso 2024/2025

Decisiones de la Comisión Europea sobre pactos colusorios en el sector del transporte aéreo entre los años 2001-2017

Autora: Sara Santana Rivero

Tutor: Agustín García Laso

19 de noviembre de 2024

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Economía Aplicada

Economía Aplicada

**Decisiones de la Comisión Europea sobre
pactos colusorios en el sector del
transporte aéreo entre los años 2001-2017**

**European Commission's decisions on
collusive agreements in the air transport
sector between 2001-2017**

Estudiante: Sara Santana Rivero

E-mail: sarasantana@usal.es

Tutor: Agustín García Laso

RESUMEN

Este Trabajo de Fin de Grado examina las decisiones de la Comisión Europea sobre pactos colusorios en el sector del transporte aéreo entre 2001 y 2017, centrándose en tres casos clave: *SAS/Maersk Air*, *Airfreight* y *Freight Forwarding*. Se aborda desde el marco jurídico del Derecho de la Competencia de la Unión Europea, con énfasis en el artículo 101 TFUE y la normativa aplicable al transporte aéreo. El análisis incluye las prácticas colusorias sancionadas, como la fijación de precios y el reparto de mercados, evaluando tanto el impacto de estas decisiones en el mercado como el control jurisdiccional ejercido por el Tribunal de Justicia de la UE. El trabajo también destaca la importancia del desarrollo continuo de las políticas de competencia para garantizar la transparencia y proteger los derechos de los consumidores, subrayando el papel de los Programas de Clemencia en la detección y dismantelamiento de cárteles.

PALABRAS CLAVE: Comisión Europea, prácticas colusorias, Derecho de la Competencia, artículo 101 TFUE, sector del transporte aéreo.

ABSTRACT

This undergraduate thesis examines the European Commission's decisions on collusive agreements in the air transport sector between 2001 and 2017, focusing on three key cases: *SAS/Maersk Air*, *Airfreight*, and *Freight Forwarding*. It addresses the legal framework of EU Competition Law, emphasizing article 101 TFEU and the regulatory provisions relevant to air transport. The analysis explores the sanctioned collusive practices, such as price fixing and market division, assessing both the market impact of these decisions and the judicial oversight provided by the Court of Justice of the EU. The project also highlights the importance of a continuous development of competition policies to ensure transparency and protect consumer rights, underlining the role of Leniency Programs in detecting and dismantling cartels.

KEYWORDS: European Commission, collusive agreements, Competition Law, article 101 TFEU, air transport sector.

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS	5
2. INTRODUCCIÓN	6
3. MARCO TEÓRICO	8
3.1 DERECHO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA EN EUROPA: PRÁCTICAS COLUSORIAS.....	8
3.2 NORMATIVA EUROPEA DEL TRANSPORTE AÉREO	12
4. DECISIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE PACTOS COLUSORIOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO	14
4.1 CASO 1: SAS/MAERKS AIR	15
4.2 CASO 2: AIRFREIGHT	24
4.3 CASO 3: FREIGHT FOWARDING	33
5. CONCLUSIONES	37
6. BIBLIOGRAFÍA	40
6.1 SENTENCIAS.....	40
6.2 DECISIONES	41
6.3 NORMATIVA.....	41
6.4 OTRAS REFERENCIAS	43

1. LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS

EEE.....Espacio Económico Europeo

EEMM.....Estados Miembros

TCE.....Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea

TFUE.....Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

TGUE.....Tribunal General de la Unión Europea

TJUE.....Tribunal de Justicia de la Unión Europea

UE.....Unión Europea

2. INTRODUCCIÓN

Este Trabajo de Fin de Grado se centra en el análisis de tres decisiones de la Comisión Europea sobre pactos colusorios en el sector del transporte aéreo entre los años 2001 y 2017. Se divide en varias secciones: una introducción, donde se expone el problema de estudio y la metodología empleada; un marco teórico que explica la normativa y el contexto legal aplicable; un estudio de tres casos que abarca situaciones específicas donde se identificaron y sancionaron prácticas colusorias; y finalmente, unas conclusiones que resumen el impacto e importancia de estas decisiones en el Derecho de la Competencia de la Unión Europea.

Los casos seleccionados: SAS/Maersk Air¹, Airfreight² y Freight Forwarding³, se examinan tanto desde un punto de vista legal como de sus efectos sobre el mercado y la competencia. Incluyendo, además, una reflexión crítica sobre el impacto de estas resoluciones en el desarrollo regulatorio y jurisprudencial del Derecho de la Competencia aplicado al sector. El estudio de estas decisiones de la Comisión proporciona una visión clara de cómo las políticas de competencia se aplican para preservar la integridad del mercado único, en particular del sector del transporte aéreo europeo, garantizando un entorno empresarial justo y protegiendo el interés de los consumidores.

La selección de estos cuatro casos, en lugar de otros ejemplos de prácticas anticompetitivas, se debe a su enfoque exclusivo en pactos colusorios. Representan ejemplos paradigmáticos de acuerdos explícitos e implícitos que afectan de manera directa la libre competencia en el sector aéreo, vulnerando el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, «TFUE»). Mientras que otros casos también tratan de abuso de posición dominante u otras prácticas restrictivas, las

¹ Decisión 2001/716/CE de la Comisión Europea, de 18 de junio de 2001, as. C.37444 — SAS/Maersk Air, DO L 265 de 5/10/2001, p. 15/41. Recuperado de <http://data.europa.eu/eli/dec/2001/716/oj>

² Decisión C(2010) 7694 de la Comisión Europea, de 9 de noviembre de 2010, as. C.39258 — Airfreight. Recuperado de https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39258/39258_7008_7.pdf
Y Decisión C(2017) 1742 de la Comisión Europea, de 17 de marzo de 2017, as. C.39258, DO C 188/14 de 14/6/2017. Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017XC0614\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017XC0614(07))

³ Decisión C(2012) 1959 de la Comisión Europea, de 28 de marzo de 2012, as. C.39462 — Freight Forwarding. Recuperado de https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39462/39462_6408_3.pdf

decisiones objeto de estudio ilustran de manera más significativa cómo los cárteles pueden manipular precios y repartirse mercados, proporcionando lecciones importantes sobre las herramientas y los desafíos regulatorios enfrentados por la Comisión Europea.

Por otro lado, la liberalización del sector del transporte aéreo europeo se culminó a finales del siglo XX. Y es por ello por lo que el periodo de estudio, que abarca desde el año 2001 hasta el 2017, constituye una muestra representativa de los cárteles habidos en el sector en todas sus etapas.

El objeto de este trabajo es, por tanto, examinar y evaluar las decisiones adoptadas por la Comisión Europea frente a las prácticas colusorias detectadas en el sector del transporte aéreo, con base en el artículo 101 TFUE, comprendiendo su fundamento jurídico, los principios económicos afectados, y la proporcionalidad de las sanciones impuestas. Se busca no solo describir los acuerdos anticompetitivos investigados, sino también analizar críticamente la efectividad de las políticas de competencia de la Unión Europea en salvaguardar los derechos de los consumidores y promover un entorno competitivo equitativo. A través de este análisis, el trabajo también pretende contribuir al entendimiento académico de cómo los marcos regulatorios se implementan en la práctica y las consecuencias legales que pueden derivarse para las empresas involucradas en dichos acuerdos.

Para su realización se llevó a cabo una búsqueda en la base de datos oficial de la Comisión Europea (<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?sortField=caseLastDecisionDate&sortOrder=DESC>), que recopila las estadísticas y casos relacionados con prácticas anticompetitivas que vulneran el Derecho de Defensa de la Competencia de la Unión Europea. La estrategia de búsqueda se diseñó utilizando filtros específicos como: el tipo de infracción, en este caso cárteles, y la actividad económica, abarcando el sector del transporte aéreo tanto de pasajeros como de mercancías (H.51.1 - Transporte aéreo de pasajeros y H.51.2 - Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial). Se obtuvieron así los tres casos objeto de estudio de este trabajo: SAS + Maersk Air, Airfreight y Freight Forwarding.

Para el desarrollo del contenido se han empleado diversas fuentes: por un lado, las propias decisiones de la Comisión Europea, así como comunicaciones y directrices de este mismo órgano; por otro, jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea; y, por último, normativa europea como reglamentos y tratados.

3. MARCO TEÓRICO

En este apartado se presentará la principal normativa del Derecho de Defensa de la Competencia de la Unión Europea, haciendo especial mención a aquella relativa al sector del transporte aéreo; así como su evolución en el tiempo, siendo de utilidad para comprender el contexto legal de cada caso. Asimismo, se presenta la base jurídica que respalda a la Comisión Europea como autoridad garante de la competencia, y una definición somera las prácticas colusorias, en particular del cártel.

3.1 DERECHO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA EN EUROPA: PRÁCTICAS COLUSORIAS

El Derecho de la Competencia comunitario es garante de la unidad de mercado, mediante normas que permiten el desarrollo de un entorno favorable a la competencia. Una unidad de mercado basada en el principio de libertad de empresa, es decir, un entorno donde los operadores económicos y el sistema de precios actúen libre y eficientemente; y en la igualdad de condiciones. Se persigue así un mercado que constituya un marco donde la libre iniciativa empresarial sea la norma y cualquier restricción a esta libertad, la excepción.

La aplicación de este derecho recae en la Comisión Europea, a través de su Dirección General de Competencia. En sus labores supervisa, investiga y sanciona conductas de mercado que puedan violar las normas de competencia, con el objeto de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, protegiendo a los consumidores y otros actores del mercado.

El texto legal de referencia es el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea⁴, principalmente los artículos 101, 102 y 107, que prohíben las conductas colusorias, el abuso de una posición dominante y la concesión inapropiadas de ayudas estatales, respectivamente. En este trabajo se abordará en particular el estudio del artículo 101.1

⁴ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, disponible en: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj?locale=es

TFUE⁵ que regula acuerdos entre empresas que tienen un efecto lesivo contra el libre mercado, al restringir, impedir o falsear la competencia; como ocurre con la fijación de precios o el reparto de mercados. Es decir, la ley de la oferta y la demanda se desajusta, no llegando a la eficiencia en el mercado.

Dado que los casos objeto de análisis comprenden un periodo amplio de tiempo, diversos cambios regulatorios acontecieron entre uno y otro. Es por ello, que resulta necesario señalar que el actual artículo 101 TFUE se recogía en el artículo 81 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (en adelante, «TCE»)⁶. El Tratado de Lisboa, que entró en vigor en 2009, reorganizó y renumeró los artículos del TCE convirtiéndolo en el TFUE, pero el contenido sustancial de la norma permaneció igual, manteniendo la prohibición de prácticas anticompetitivas que afecten al comercio entre los Estados Miembros.

Asimismo, se debe mencionar el artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en adelante, «Acuerdo EEE»)⁷. Este precepto es similar en contenido y objetivo al artículo 101 TFUE, adaptando las normas de competencia de la UE para que sean aplicables en el contexto del EEE, que incluye a los Estados Miembros y a Islandia, Liechtenstein y Noruega. Igual ocurre con el artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (en lo sucesivo, «Acuerdo Suizo»)⁸.

⁵ Artículo 101.1 TFUE: “1. *Serán incompatibles con el mercado interior y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior y, en particular, los que consistan en:*

a) fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción;
b) limitar o controlar la producción, el mercado, el desarrollo técnico o las inversiones;
c) repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento;
d) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva;
e) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos”.

⁶ Los artículos 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (TCE), establecidos tras el Tratado de Maastricht en 1993, eran sucesores de los artículos 85 y 86 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (Tratado de Roma) y regulaban el derecho de la competencia en la Comunidad Europea hasta la entrada en vigor del Tratado de Lisboa en 2009. Desde entonces, estos artículos fueron renumerados como artículos 101 y 102 del TFUE, respectivamente.

⁷ Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Recuperado de http://data.europa.eu/eli/agree_international/1994/1/oj

⁸ Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. Recuperado de [http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309(2)/oj)

Todos estos artículos hacen referencia a prácticas colusorias, empresas que coordinan sus comportamientos mediante acuerdos. En este contexto, se considera que existe un acuerdo cuando sus integrantes suscriben un plan común que restringe o puede restringir, mediante la delimitación de las líneas de acción o abstención en el mercado, su conducta comercial individual⁹. Además, este pacto no necesariamente será escrito, sino que puede manifestarse de forma implícita a través de las conductas de las partes. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, «TJUE») declaró que es jurisprudencia reiterada que para que exista un acuerdo en el sentido del artículo 101 del TFUE basta con que las empresas hayan manifestado su intención conjunta de comportarse en el mercado de una determinada manera¹⁰.

Por otro lado, para que una conducta sea considerada anticompetitiva se sigue el criterio de la afectación al mercado. Es decir, que incida en el intercambio de comercio de EEMM y que afecte al producto o al precio de manera relevante. Esta afectación puede ser: real o potencial; de manera que no tiene por qué materializarse en el mercado, basta con que exista la posibilidad previsible y sustancial de que tenga un efecto negativo para la competencia. Además, no es necesario que afecte geográficamente a todos los Estados Miembros de la UE, ni si quiera a más de uno; sino que debe afectar a una parte sustancial del mercado común.

No obstante, aunque se trata de una prohibición general, existen ciertas condiciones que justifican la exoneración de esta prohibición. Hablamos aquí de la exención particular recogida en el artículo 101.3 TFUE¹¹, aplicable cuando una conducta

⁹ Decisión C(2017) 1742 de la Comisión Europea, de 17 de marzo de 2017, as. AT.39258 - *Airfreight*, párrafo 834.

¹⁰ STPI 20 de abril 1999, as. acumulados T-305/94, T-306/94, etc., *Limburgse Vinyl Maatschappij NV y otros vs. Comisión de las Comunidades Europeas* (PVC II), ECLI:EU:T:1999:80, párrafo 715).

¹¹ Artículo 101.3 TFUE: “No obstante, las disposiciones del apartado 1 podrán ser declaradas inaplicables a: cualquier acuerdo o categoría de acuerdos entre empresas, cualquier decisión o categoría de decisiones de asociaciones de empresas, cualquier práctica concertada o categoría de prácticas concertadas, que contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que:

a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos;

b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate”.

restringe el mercado, pero resulta indispensable para generar un beneficio y mejora que revierte en el mercado en su totalidad, incluidos los consumidores, sin eliminar plenamente la competencia.

Los casos que se analizan en este trabajo abortan comportamientos colusorios, concretamente de cárteles del sector del transporte aéreo. El término «cártel» es definido por la Comisión su Comunicación relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel¹² como: *“acuerdos o prácticas concertadas entre dos o más competidores cuyo objetivo consiste en coordinar su comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas tales como la fijación de precios [...], la asignación de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las colusiones en licitaciones, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas anticompetitivas contra otros competidores”*. Estas prácticas constituyen violaciones graves de la normativa de defensa de la competencia antes mencionada.

Varios estudios recientes revelan que los cárteles pueden generar incrementos de precios entre el 15 % y el 20 % de media, y en ocasiones más del 50 %¹³. Este impacto económico se prolonga durante el tiempo que los cárteles operan, beneficiando a las empresas involucradas con precios inflados. Por este motivo, las sanciones deben ser lo suficientemente disuasorias para proteger el funcionamiento del mercado.

Amparado en el artículo 103 TFUE, el Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo¹⁴, otorga a la Comisión Europea la capacidad de aplicar mecanismos coercitivos a las empresas que infringen las normas de competencia mediante sanciones económicas. La proporcionalidad de las multas es un principio clave, recogido en el artículo 49.3 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea¹⁵, que exige que la intensidad

¹² Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel, de 8 de diciembre de 2006, DO C 298/17 de 8/12/2006, párrafo 1. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:298:0017:0022:ES:PDF>

¹³ Smuda, F. (2013): Cartel overcharges and the deterrent effect of EU Competition Law. *Journal of Competition Law & Economics*, 10(1), 63–86 doi:10.1093/joclec/nht012.

¹⁴ Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado, DO L 1 de 4/1/2003, p. 1/25. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32003R0001>

¹⁵ Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, de 18 de diciembre de 2000. Recuperado de https://www.europarl.europa.eu/charter/pdf/text_es.pdf

de las penas no sea desproporcionada en relación con la infracción. Adoptando las Directrices de 2006¹⁶, la Comisión limita su discrecionalidad mediante criterios para la apreciación de la gravedad de las acciones multadas, debiendo evaluar el tamaño del mercado, la naturaleza y alcance de la infracción.

La legalidad de las decisiones adoptadas por la Comisión se supervisa por la competencia jurisdiccional plena de la que gozan los Tribunales de la Unión Europea en base al artículo 31 del Reglamento (CE) nº 1/2003¹⁷, de conformidad con el artículo 261 TFUE. De manera que, más allá de verificar la legalidad de las sanciones, los tribunales pueden modificar las multas establecidas, reduciéndolas, aumentándolas o anulándolas según corresponda.

3.2 NORMATIVA EUROPEA DEL TRANSPORTE AÉREO

A finales de los años ochenta la Unión Europea inició la creación del mercado único del transporte aéreo europeo, suprimiendo los obstáculos existentes y consiguiendo que, tan solo una década después, cualquier compañía aérea pudiera fijar libremente las tarifas para mercancías y pasajeros, así como acceder a cualquier ruta dentro de la UE, convirtiéndose en aerolíneas comunitarias. Esta liberalización tiene su base en el artículo 84.2 Tratado de Roma¹⁸ (actual artículo 100.2 TFUE) y fue posible gracias a un primer paquete de medidas (1987) que de manera modesta aproximaron el mercado interior aéreo a la libre competencia. Destacan los Reglamento (CEE) nº 3975/87 y nº 3976/87¹⁹, que cubren un vacío normativo en el desarrollo de los artículos 85 y 86 del Tratado de Roma

¹⁶ Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) nº 1/2003, de 1 de septiembre de 2006, DO 210/2 de 1/9/2006. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:210:0002:0005:ES:PDF>

¹⁷ Artículo 31 Reglamento nº 1/2003: “El Tribunal de Justicia gozará de competencia jurisdiccional plena para resolver los recursos interpuestos contra las Decisiones por las cuales la Comisión haya fijado una multa sancionadora o una multa coercitiva. Podrá suprimir, reducir o aumentar la multa sancionadora o la multa coercitiva impuesta”

¹⁸ Artículo 84.2 Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (Tratado de Roma): “El Consejo, por unanimidad y previa propuesta de la Comisión, podrá decidir si, en qué medida y con qué procedimientos se podrán extender las disposiciones del presente título a los transportes por mar y por aire”. Recuperado de <http://data.europa.eu/eli/treaty/teec/sign>

¹⁹ Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo (<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1987-81632>) y Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de Acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1987-81633>).

(artículos 101 y 102 TFUE en la actualidad) en particular para los servicios de transporte aéreo entre aeropuertos de las Comunidad Europea, regulando acuerdos restrictivos, abuso de posición dominante y acuerdos de fijación de precios. Pocos años más tarde, en los años 1990 y 1992, llegó un segundo y tercer bloque de medidas que permitieron el impulso normativo definitivo hacia la liberalización del mercado, creando un entorno más competitivo²⁰. En la línea con la idea de creación de un “Cielo Único Europeo”, esta normativa se entendió mediante otros instrumentos al Espacio Económico Europeo y Suiza.

En la actualidad se sigue avanzado en la eficiencia y mejora de este sector, siendo relevante mencionar el reciente Reglamento (UE) 2023/2405 relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible²¹. La política exterior de la Unión en el ámbito del transporte aéreo respeta las normas fijadas por la OACI²², así como en acuerdos internacionales suscritos con terceros países.

El sector del transporte aéreo en la UE es un área compleja y dinámica que puede subdividirse en el transporte de mercancías y el transporte de pasajeros. El transporte de mercancías (o de carga) por vía aérea implica un ecosistema menos familiar para el público general, protagonizado por las aerolíneas (transportistas) que proporcionan servicios de traslado de mercancías a los transitarios. Estos transitarios son responsables de coordinar el transporte integral de las mercancías en nombre de los cargadores, que pueden ser los propietarios o vendedores de los productos que requieren envío.

Por lo general, los servicios de transporte aéreo se prestan en una sola dirección, siguiendo rutas con un punto de origen y un punto de destino específico; por eso el mercado de referencia se ha venido definiendo por la Comisión Europea con un enfoque basado en pares de ciudades según el «punto de origen/punto de destino». La correcta determinación del mercado de referencia es de gran relevancia puesto que, como expresa la propia Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia

²⁰ Ortiz Blanco, Luis, Ben Van Houtte, y Alberto Bercovitz, *Las normas de competencia comunitarias en el transporte*, Civitas, Madrid, 1996, págs. 53-60.

²¹ Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation), DO L 2023/2405 de 31/10/2023. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R2405>

²² Las siglas OACI hacen referencia a la Organización de Aviación Civil Internacional.

a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia, “*permite determinar y definir los límites de la competencia entre empresas, así como establecer el marco dentro del cual la Comisión aplica la política de competencia*”²³.

Se ha de tener en cuenta para entender la complejidad del sector que, en general, las empresas aéreas no cuentan con la capacidad para llegar con su propia red y con la frecuencia suficiente a todos los destinos del globo. Por ello, no es extraña la celebración de acuerdos entre transportistas, los cuales resultan en un beneficio palpable en entorno económico y también en los propios consumidores. Sin embargo, como se explicará a lo largo del trabajo, este sector es particularmente vulnerable a la formación de cárteles; especialmente en relación con la fijación de precios mínimos, la división del mercado mediante la asignación de rutas específicas, la reducción de la competencia en rutas populares, o el intercambio de información sensible para manipular las condiciones del mercado.

La Comisión Europea supervisa estrechamente estas prácticas y aplica las normas de competencia con rigor. Las políticas comunitarias buscan evitar que las empresas limiten la oferta o coordinen los precios de manera perjudicial para los usuarios. La lucha contra los cárteles se erige así como una prioridad clave para la Unión, con medidas que aseguran la transparencia y protegen los derechos de los consumidores y los intereses de las empresas que operan de manera justa.

4. DECISIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE PACTOS COLUSORIOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

A continuación, se procede a un análisis jurídico de las tres decisiones de la Comisión Europea objeto de estudio, en el que se presenta un examen detallado de los aspectos legales y fácticos que ayudan a comprender su alcance. Así mismo, se presenta un estudio de las decisiones recurridas y las implicaciones que ello ha tenido en la normativa del

²³ Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia, de 9 de diciembre 1997, DO C 372 de 09/12/1997 p. 5-13, apartado 2. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A31997Y1209%2801%29>

Derecho de la Competencia de la Unión Europea, y en particular del sector del transporte aéreo.

4.1 CASO 1: SAS/MAERKS AIR

4.1.1 Exposición de la Decisión 2001/716/CE²⁴.

El 18 de junio de 2001 se adoptó la Decisión 2001/716/CE de la Comisión Europea, número de asunto C.37444 – SAS + Maersk Air, referente al acuerdo entre Scandinavian Airlines System (SAS) y Maersk Air. Esta tuvo un impacto significativo en el Derecho de la Competencia en el sector del transporte aéreo al ser uno de los casos clave que subrayó la importancia de combatir acuerdos anticompetitivos entre aerolíneas.

SAS es un consorcio que nace en 1946 de la unión de tres aerolíneas nacionales de Suecia (SILA), Noruega (DNL) y Dinamarca (DDL); participado tanto por capital privado como público, a partes iguales²⁵. Cubre tanto trayectos de dentro de la región escandinava (países nórdicos) como en el resto de Europa, y también extraeuropeos. Hasta finales de los noventa y principios de siglo, SAS era la compañía aérea referente en todo Escandinavia, y Maersk la principal aerolínea capaz de competir con ella.

Maersk Air es una aerolínea danesa, dedicada tanto al transporte aéreo de pasajeros como de mercancías. Es una filial del grupo A.P. Moller, y cubre rutas nacionales e internacionales desde y hacia Copenhague y Billund, que son los principales aeropuertos de Dinamarca.

Los hechos se remontan a 1998, cuando ambas aerolíneas celebran un acuerdo de cooperación. Los puntos más relevantes de dicho acuerdo eran: a) que SAS podía vender plazas en las rutas de Maersk donde se pactara código compartido (advirtiendo de la posibilidad de que se hiciera también inversamente), y b) la participación de los clientes de Maersk en el programa de pasajeros frecuentes de SAS, de forma que pudieran emplear los puntos en ambas aerolíneas.

²⁴ Decisión 2001/716/CE de la Comisión Europea, de 18 de junio de 2001, as. C.37444 — SAS/Maersk Air. Recuperado de <http://data.europa.eu/eli/dec/2001/716/oj>

²⁵ Más detalle en <https://www.sasgroup.net/about-sas/sas-history/history-milestones/>

Dicho acuerdo es denunciado ante la Comisión por Sun-Air of Scandinavia, aerolínea danesa, quien advierte que la cooperación entre SAS y Maersk conllevaba mayores implicaciones que las anunciadas públicamente por estas. Meses más tarde este pacto, junto a cinco acuerdos complementarios sobre aspectos técnicos y financieros de la implementación del acuerdo principal, se ponen en conocimiento del órgano europeo con la intención de obtener una declaración negativa del artículo 3.2 Reglamento (CEE) nº 3975/87²⁶. Puesto que las partes consideran que este acuerdo de cooperación es conforme con la normativa, no habiendo motivos para tomar medidas de salvaguarda de la libre competencia dentro del mercado común; y, consecuentemente, pudiendo beneficiarse de la exención individual del artículo 81.3 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (id. artículo 53.3 Acuerdo EEE).

Tras las investigaciones realizadas por la Comisión para comprobar si estos acuerdos de retiradas e incorporaciones de rutas aéreas implicaban un reparto del mercado o si tenían su origen en comportamientos unilaterales de las empresas, documentos relativos a una reunión inicial de la negociación entre SAS y Maersk ponen de manifiesto de manera clara que los objetivos perseguidos con esta cooperación rebasaban la búsqueda de una mejora y optimización de la distribución de servicios de transporte aéreo de la región escandinava. Objetivos no declarados ante la Comisión como son: el reparto excluyente de rutas aéreas tanto existentes como futuras, el abandono de las alianzas con otras líneas aéreas, y la fijación de precios en Escandinavia.

Concretamente, los acuerdos de reparto de mercado estipulan una cooperación dividida en dos partes. Un bloque general donde existe una anuencia de las partes a que

²⁶ Hasta la entrada en vigor del Reglamento (UE) nº 1/2003, la autoridad de la competencia tenía que evaluar y aprobar previamente si una conducta era permitida o no, funcionando como un sistema de prevención a priori. No obstante, debido a las características específicas del transporte aéreo, las propias empresas son responsables de verificar que sus acuerdos, decisiones y prácticas coordinadas cumplan con las normas de competencia, sin que la notificación a la Comisión sea obligatoria (Preámbulo del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo de 14 de diciembre de 1987 por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo).

Artículo 3.2 Reglamento (CEE) nº 3975/87: *“A solicitud de las empresas o consorcios de empresas interesados, la Comisión podrá atestiguar que sobre la base de los datos que obran en su poder, no hay motivos, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 o el artículo 86 del Tratado, para tomar medidas con respecto a un acuerdo, decisión o práctica concertada”.*

SAS excluya su actuación en las rutas de Maersk desde Jutlandia²⁷ y que Maersk no opere en las rutas desde Copenhague que SAS gestione o deseara explotar; así como el reparto de las rutas nacionales. Y un segundo bloque, donde se acuerda un reparto específico de rutas individuales. SAS se benefició de la retirada de Maersk de la ruta Copenhague-Estocolmo, una de las principales de la UE, explotándola casi de manera íntegra. A cambio, Maersk obtuvo la explotación de varias “rutas compensatorias”. Consiguiendo eliminar la principal competencia en las rutas Copenhague-Venecia y Billund-Frankfurt al dejar SAS de operarlas. Se establece así una cláusula general de no competencia entre las dos aerolíneas de referencia en Dinamarca.

De esta manera, SAS, la principal aerolínea de los países nórdicos, tenía asegurado que Maersk Air, su principal competidor danés en vuelos hacia y desde Dinamarca, no operaría ninguna ruta aérea que SAS ya cubriera desde Copenhague, ni siquiera una ruta que SAS no estuviera operando pero que pudiera tener interés en operar. A cambio, Maersk Air tenía la certeza de que SAS no le competiría en las rutas que Maersk operaba hacia y desde Billund, el segundo aeropuerto más importante de Dinamarca.

En las notificaciones sobre el acuerdo de cooperación a la Comisión estas actuaciones se justificaban en razones financieras ligadas a pérdidas y malos resultados económicos de las rutas; sin embargo, las investigaciones demostraron que fueron acciones coordinadas, no unilaterales, que se negociaron explícitamente por estas compañías. Las retiradas se acordaron entre SAS y Maersk, y se ejecutaron según lo acordado.

Siendo estos los hechos, el apartado 3 del artículo 81 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (id. artículo 53.3 Acuerdo EEE) supedita la aplicación de una exención individual a que las prácticas restrictivas de la competencia cumplan cuatro condiciones acumulativas, recogidas con mayor detalle en las Directrices relativas a la aplicación de dicho artículo²⁸:

²⁷ Jutlandia una península situada en el noroeste de Europa que abarca la región continental principal de Dinamarca y el área más al norte de Alemania.

²⁸ Comunicación de la Comisión — Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, DO C 101 de 27/04/2004 p. 97-118 Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004XC0427\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004XC0427(07))

- La mejora de la producción o de la distribución; o que fomente el progreso técnico (I+D+i) o económico.
- La participación de los consumidores o usuarios (minoristas y mayoristas) en las ventajas generadas por el acuerdo.
- Además, las restricciones generadas por el acuerdo deben ser indispensables de cara a producir estos beneficios.
- Y estos acuerdos no pueden otorgar a las empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto a una parte sustancial del mercado.

En este caso, la Comisión concluye que el reparto de la red de rutas aéreas resulta manifiestamente ventajoso para SAS y Maersk, técnica y económicamente. Sin embargo, no se observa un traslado de este beneficio reflejado de manera equitativa en los consumidores. En palabras de la Comisión, para justificar su efecto en el mercado aéreo, los acuerdos deben presentar ventajas objetivas apreciables en el interés público de tal magnitud que compensen las desventajas para la competencia²⁹. Sin embargo, la realidad para los pasajeros tras los pactos entre SAS y Maersk es una menor oferta que limita ostensiblemente su capacidad de elección y un aumento del precio de los vuelos. Además, los términos incluidos en esta colaboración permiten a las partes eliminar la competencia en los mercados de transporte aéreo de pasajeros entre Billund-Frankfurt y Copenhague-Estocolmo.

Así, en enero de 2001 la Comisión decide finalmente incoar un procedimiento, enviando a las partes un pliego de cargos. Al no verse afectado únicamente el sector del transporte aéreo en Dinamarca, sino que el mercado de referencia comprende varios Estados Miembros en rutas internacionales, la defensa de la competencia recae sobre la Comisión Europea y no sobre la autoridad nacional danesa. Asimismo, las rutas nacionales afectan también al mercado común ya que parten de y hacia Copenhague y Billund, donde pasajeros conectan con otros destinos comunitarios. Con esta misma lógica, los efectos se extienden a los países parte del Espacio Económico Europeo³⁰.

²⁹ STJCE 13 de julio 1966, as. acumulados 56/64 y 58/64, *Établissements Consten S.à.R.L. y Grundig-Verkaufs-GmbH vs. Comisión de la Comunidad Económica Europea*, ECLI:EU:C:1966:41, punto 348. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:61964CJ0056>

³⁰ Conforman el Espacio Económico Europeo los EEMM de la Unión Europea, Noruega, Islandia y Liechtenstein.

Por todo lo anterior, la normativa aplicable al caso en materia de defensa de la competencia se apoya en dos bases jurídicas diferentes: el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y el Acuerdo sobre la Espacio Económico Europeo. Y, constatando que SAS y Maersk son empresas en el sentido de la normativa, la Comisión concluye que la coordinación objeto de evaluación: a) constituye un acuerdo de reparto del mercado, y b) tiene por objeto restringir la competencia, en los términos recogidos en los artículos 81.1 TCE y 53.1 Acuerdo EEE.

Para su conclusión la Comisión tiene en cuenta el impacto de la restricción de la competencia tanto real como potencial. En este caso, la retirada de las partes en las rutas Copenhague-Estocolmo y Billund-Frankfurt elimina la competencia real puesto que ambas compañías ya operaban estas rutas antes del acuerdo de cooperación. Es decir, pasamos de dos competidores principales a un único *player* dominante de ese mercado de referencia. Pero, además, considera la incidencia que este acuerdo tiene en la competencia potencial al evaluar la ruta Copenhague-Venecia. Este mercado estaba operado únicamente por SAS hasta la entrada en vigor del acuerdo de cooperación, cuando pasa a manos de Maersk. El número de agentes no varía, sin embargo, se está eliminado la posibilidad de que SAS y Maersk compitan en esta ruta. Lo mismo ocurre con el bloque de reparto general del mercado, al impedir la competencia en las rutas hacia/desde Copenhague y Jutlandia y las rutas nacionales.

En su decisión la Comisión concluye que ambas compañías aéreas cometieron una infracción muy grave de reparto del mercado, conforme a los artículos 81.1.c) del TCE y 53.1.c) del Acuerdo EEE, imponiendo multas de 39.375.000€ para SAS y 13.125.000€ para Maersk. La diferencia en cuantía de las multas resulta del mayor tamaño de SAS, a quién además el acuerdo le fue más beneficioso. Se convierte así esta Decisión en una de las primeras que impuso sanciones tan fuertes en el sector del transporte aéreo, enviando un mensaje claro a otras aerolíneas sobre la seriedad de las Comunidades Europeas en la aplicación de las reglas antimonopolio.

Ante esta resolución, las partes invocaron las secciones B y D de la Comunicación de la Comisión relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe en los

asuntos relacionados con acuerdos entre empresas³¹, al considerar que habían aportado información útil para la investigación. Esta Comunicación se considera precursora del actual Programa de Clemencia³². En este caso se comprueba que no es aplicable la sección B³³ ya que, si bien se cumple el apartado d), los requisitos de todos sus apartados son acumulativos y no alternativos; no cumpliéndose las condiciones a) y e). Pero sí la reducción de la sección D.2³⁴ al haberse abstenido ambas empresas de impugnar los hechos que fundamentan la acusación de la Comisión, y en el caso de Maersk, por facilitar información antes del envío del pliego de cargos que ayudó a verificar la existencia de la infracción, así como su alcance.

4.1.2 Análisis de las consideraciones del TJUE.

La Decisión SAS/Maersk fue posteriormente recurrida por SAS ante el Tribunal de Primera Instancia de la Unión Europea (*Scandinavian Airlines System AB vs. Comisión*,

³¹ Comunicación de la Comisión relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe en los asuntos relacionados con acuerdos entre empresas, DO C 207 de 18/7/1996, p. 4–6. Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996Y0718\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996Y0718(01))

³² Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel, DO C 298 de 8/12/2006, p. 17-22. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:298:0017:0022:ES:PDF>

³³ Sección B: “La empresa que:

- a) denuncie el acuerdo secreto a la Comisión antes de que ésta haya realizado una comprobación por vía de decisión, en los locales de las empresas que participan en el acuerdo y sin que disponga todavía de la suficiente información para probar la existencia del acuerdo denunciado;
 - b) sea la primera en facilitar elementos determinantes para probar la existencia del acuerdo;
 - c) haya puesto fin a su participación en la actividad ilícita, a más tardar, en el momento de denunciar el acuerdo;
 - d) facilite a la Comisión toda información que considere útil, así como todos los documentos y elementos de prueba de que disponga en relación con dicho acuerdo y mantenga con ella una cooperación permanente y total mientras dure la investigación;
 - e) no haya obligado a otra empresa a participar en el acuerdo ni haya sido la instigadora o haya desempeñado un papel determinante en la actividad ilícita;
- gozará de una reducción del 75 %, como mínimo, del importe de la multa que se le habría impuesto a falta de cooperación, pudiendo llegarse incluso a una exención total de la misma”.

³⁴ Sección D: “1. Cuando una empresa coopere sin que se reúnan todas las condiciones establecidas en las secciones B o C, gozará de una reducción del 10 al 50 % del importe de la multa que se le habría impuesto a falta de cooperación.

2. Así sucederá cuando:

- antes del envío del pliego de cargos una empresa facilite a la Comisión información, documentos u otros elementos de prueba que contribuyan a confirmar la existencia de la infracción;
- tras recibir el pliego de cargos, una empresa informe a la Comisión de que no pone en duda la veracidad de los hechos sobre los que la Comisión funda sus acusaciones”.

as. T-241/01)³⁵, cuestionando el cálculo de la multa impuesta. La demandante alegaba, entre otros puntos, la existencia de errores de apreciación de la gravedad de la infracción por parte de la Comisión Europea.

Las multas se establecieron conforme al artículo 12.2 del Reglamento (CEE) n° 3975/87³⁶, en vigor en el momento de los hechos, teniendo en cuenta la gravedad y la duración de la infracción. Concretamente esta infracción, única y continuada, se extendía desde el 5 de septiembre de 1998 hasta el 15 de febrero de 2001; es decir un total de dos años y cinco meses, lo que se considera una duración media.

En el litigio SAS defiende que la infracción debía haber sido calificada de «grave», por cuanto *“las infracciones calificadas de «muy graves» afectan invariablemente a la totalidad o, al menos, a una parte muy importante del mercado común, y suponen que se haya causado un perjuicio efectivo o considerable a la competencia en dicho mercado”*³⁷.

Para analizar este punto es necesario remitirnos a las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n° 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA (en lo sucesivo, «Directrices de 1998»)³⁸, con las que la Comisión voluntariamente autolimita su capacidad sancionadora, para garantizar la transparencia y el carácter objetivo de sus decisiones. Estas Directrices establecen que al evaluar la gravedad de una infracción es necesario considerar la naturaleza de esta, su efecto tangible en el mercado cuando sea cuantificable, así como el alcance geográfico del mercado afectado.

³⁵ STPI 18 de junio 2005, as. T.241/01, *Scandinavian Airlines System AB vs. Comisión de las Comunidades Europeas*. Recuperado de eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62001TJ0241

³⁶ Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo, DO 374 de 31/12/1987, p. 1-8. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1987-81632>

³⁷ STPI 18 de junio 2005, as. T.241/01, *Scandinavian Airlines System AB vs. Comisión de las Comunidades Europeas*, considerando 31. Recuperado de eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62001TJ0241

³⁸ Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento no 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA, DO C 9 de 14/1/1998, p-3. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1998:009:0003:0005:ES:PDF>. Sustituidas por actuales Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1/2003.

Alcance geográfico

Según reiterada jurisprudencia del TJUE (Groupe Danone/Comisión, T-38/02, apartado 99; European Night Services y otros/ Comisión, asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94, apartados 93 a 95 y 105; Volkswagen/Comisión, T-62/98, apartado 230) la Comisión no necesita delimitar específicamente los mercados de referencia, sino más bien evaluar el grado de amplitud de la zona geográfica correspondiente al mercado afectado. Incluso para determinar la existencia de una infracción, no tiene la obligación de definir de manera precisa los mercados de referencia, especialmente cuando el propósito de los acuerdos es claramente restringir la competencia.

En esta ocasión, los mercados de referencia afectados por la cooperación entre SAS y Maersk son: Copenhague-Estocolmo, Copenhague-Venecia, Billund-Frankfurt, rutas nacionales danesas, y rutas hacia y desde Copenhague y Billund³⁹. Este último mercado es indeterminado en cuanto al número de rutas, ya que los efectos de la cooperación abarcan también la potencial incorporación de nuevas rutas: a) desde Copenhague por parte de Maersk, que quedaba supeditada a la autorización de SAS; y b) desde Billund por parte de SAS, que se subordina al beneplácito de Maersk. De forma que el tamaño del mercado geográfico de referencia se extiende a todo el EEE y más allá, al tener en cuenta un mercado potencial.

A mayores, la jurisprudencia de la UE (Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a. 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73; Hoffmann – La Roche/ Comisión, asunto 85/76; British Airways/Comisión, asunto T-341/17) concluye que es posible considerar que el territorio de un solo Estado miembro, o incluso una porción de este, representa una parte relevante del mercado común.

³⁹ Señalar que la ruta Copenhague-Ginebra (Suiza) también constituye un mercado de referencia y se ve afectada por el acuerdo de cooperación, sin embargo, la Comisión no se pronuncia puesto que el Reglamento (CEE) n° 3975/87 solo es aplicable al transporte aéreo entre aeropuertos comunitarios. El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo no entró en vigor hasta junio de 2002.

Efecto tangible en el mercado

En sus alegaciones SAS sostiene que la gravedad de una infracción no solo atiende al alcance geográfico, sino también al número de personas afectadas. Dado que el acuerdo solo se implementó parcialmente, con efectos tangibles únicamente en las rutas Copenhague-Estocolmo, Copenhague-Venecia y Billund-Frankfurt, la aerolínea señala que el número de afectados fue de 1.082.000 pasajeros, una cifra baja en comparación con el total de vuelos que se dan en el área del EEE, así como entre el EEE y el exterior.

No obstante, la Comisión recalca que las retiradas de SAS y Maersk de estas tres rutas fue solo la manifestación más evidente de la segmentación del mercado. Respecto a las demás rutas hacia y desde Dinamarca el acuerdo de división de mercados impidió que existiera una competencia que, de otro modo, se habría desarrollado. Por lo que esta actividad anticompetitiva afectó a un número indeterminado, pero muy superior, de pasajeros.

Naturaleza

Las propias Directrices de 1998 definen una infracción «muy grave» como aquella restricción horizontal que menoscaba el correcto funcionamiento del mercado interior. Estando, además, los cárteles para el reparto del mercado recogidos expresamente como ejemplo de actividad prohibida por el artículo 81.1.c) del TCE. Es así, que en línea con una reiterada jurisprudencia (Thyssen Stahl/Comisión, asunto C-194/99; Krupp Thyssen Stainless y Acciai Speciali Terni/Comisión, asuntos acumulados C-65/02 y C-73/02) y, tal y como concluye el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia SAS/Comisión, “*los factores que forman parte del objeto de un comportamiento pueden ser más importantes, a efectos de la fijación de la cuantía de la multa, que los relativos a sus efectos*”⁴⁰. Por consiguiente, aunque también sea necesario tener en cuenta la extensión del mercado geográfico concernido y el impacto en dicho mercado, el factor principal y esencial para evaluar la gravedad de una infracción es su propia naturaleza.

⁴⁰ STPI 18 de junio 2005, as. T.241/01, *Scandinavian Airlines System AB vs. Comisión de las Comunidades Europeas*, considerando 83. Recuperado de eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62001TJ0241

También, en este caso en concreto, dado que la colusión fuerza a las partes a actuar en mercados distintos, definidos por fronteras estatales, el resultado es una grave distorsión de la competencia al generar un aislamiento de estos mercados; todo ello dificultando la integración del mercado comunitario.

En atención a lo todo lo anteriormente señalado, finalmente el TJUE desestima la demanda presentada por SAS y respalda la Decisión de la Comisión; principalmente porque se demostró que la infracción cometida fue de naturaleza muy grave. Aunque SAS argumentó que el impacto fue limitado en cuanto al número de pasajeros afectados, la colusión entre SAS y Maersk no solo afectó rutas específicas, sino que impuso una segmentación artificial de los mercados, impidiendo el desarrollo de la competencia en otras rutas potenciales dentro y fuera del EEE.

Además, el órgano jurisdiccional concluyó que la naturaleza misma del acuerdo, al restringir la competencia y crear barreras artificiales basadas en fronteras nacionales, distorsionaba gravemente el mercado comunitario. Considerando de mayor relevancia el objeto de los contactos entre las empresas participantes en el cártel, en este caso el reparto del mercado, que el alcance territorial y efectos de la práctica anticompetitiva.

Todo ello, unido a que en el Derecho de la Competencia de la UE la Comisión cuenta con un amplio poder de apreciación en la fijación de sanciones (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia, de 21 octubre 1997, *Deutsche Bahn / Comisión*), derivó en que el órgano considerara adecuada la sanción impuesta al haber respetado los principios de proporcionalidad y objetividad en su análisis.

4.2 CASO 2: AIRFREIGHT

4.2.1 Exposición de la Decisión C (2010) 7694⁴¹.

Se analiza a continuación el segundo caso objeto de este trabajo, el cual tiene su origen en 2005 a raíz de una solicitud de inmunidad presentada por Lufthansa (más

⁴¹ Decisión C(2010) 7694 de la Comisión Europea, de 9 de noviembre de 2010, as. C.39258 — *Airfreight*. Recuperado de https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39258/39258_7008_7.pdf

concretamente Deutsche Lufthansa AG, junto a sus filiales Lufthansa Cargo AG y SWISS), conforme a la Comunicación sobre Clemencia de 2002 relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel⁴².

Dicha solicitud lleva a la Comisión a iniciar un procedimiento de inspección a las instalaciones de varias compañías de servicios de carga aérea, al que se le asigna el número de asunto C.39258 – Airfreight, y en el que se descubren numerosos contactos bilaterales y multilaterales anticompetitivos enfocados en coordinar el comportamiento en materia de precios. Concretamente se persigue la fijación de diversos elementos de la tarificación de los servicios prestados, como el recargo por combustible, el recargo por seguridad y la negativa al pago de comisiones sobre los recargos a los transitarios. Ambos recargos constituyen un elemento del precio global del servicio. Además, el pliego de cargos hacía referencia a colusiones en otros dos recargos y en la tarifa de flete, que finalmente fueron retirados de la resolución del caso por insuficiencia de pruebas.

Las empresas transportistas ofrecen a sus clientes tarifas de flete basadas en el peso de la carga. A estas tarifas negociadas las aerolíneas añaden diversos recargos adicionales para cubrir gastos de combustible o medidas de seguridad extra. La aplicación coordinada de un recargo por combustible tenía como objetivo garantizar que los transportistas aéreos impusieran un recargo fijo por kilo para todos los envíos, y que las variaciones se aplicaran íntegramente y de forma armonizada. Además, las compañías aéreas coordinaron su negativa a pagar una comisión sobre los recargos a los transitarios como compensación por los gastos en los que estos incurrieran en el proceso de recaudación de dichos recargos a los cargadores. De esta forma, los transportistas restringían la competencia que se podría generar a través de descuentos a sus clientes, convirtiendo los recargos en ingresos netos y creando un incentivo adicional para que otros transportistas siguieran al cártel.

⁴² La Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel de 2002 fue reemplazada por la Comunicación de 2006 (DO C 298 de 8/12/2006, p. 17-22, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52006XC1208\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52006XC1208(04))). No obstante, según el párrafo 37 de la Comunicación de Clemencia de 2006, esta última sustituyó a la Comunicación de Clemencia de 2002 para todos los casos en los que ninguna empresa hubiera contactado a la Comisión para beneficiarse del trato favorable. Como Lufthansa se comunicó con la Comisión antes de su entrada en vigor, se aplica la Comunicación sobre Clemencia de 2002.

Posteriormente la cooperación se extendió a la aplicación del recargo por seguridad, también calculado como una cuantía fija por kilogramo; el cual se justificaba por el aumento de las primas de seguros, los costes de seguridad y las ineficiencias operativas.

Como se establece en el punto 23 de las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23.2.a) del Reglamento (CE) n° 1/2003⁴³, las prácticas colusorias de fijación horizontal de precios se encuentran entre las restricciones más perjudiciales para la competencia debido a que distorsionan un elemento fundamental de la misma, dando lugar a alzas de precios y una deficiente asignación de los recursos en perjuicio de los consumidores.

Transcurrido el periodo de audiencia, el 9 noviembre de 2010 la Comisión adopta la Decisión C(2010) 7694 concluyendo que 21 personas jurídicas⁴⁴ del sector del transporte aéreo de mercancías habían incurrido en una infracción grave de fijación de precios en el período comprendido entre diciembre de 1999 y febrero de 2006. Entre ellas, la aerolínea Scandinavian Airlines System (SAS), implicada en la Decisión 2001/716/CE, de 18 de julio de 2001, analizada en apartados anteriores de este trabajo.

Si bien se trata de un solo cártel, la conducta constituía una infracción única y continuada de tres bases jurídicas diferentes: el artículo 101.1.a) del TFUE, el artículo 53.1.a) del Acuerdo EEE y el artículo 8.1.a) del Acuerdo Suizo. Preceptos que prohíben, por incompatibles con el mercado, todos los acuerdos entre empresas y todas las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la competencia en el territorio del EEE y Suiza.

⁴³ Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1/2003, DO C210 de 1/9/2006, p. 2. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:210:0002:0005:ES:PDF>

⁴⁴ Air Canada, Air France-KLM, Société Air France, KLM N.V., British Airways Plc, Cargolux Airlines International S.A., Cathay Pacific Airways Limited, Japan Airlines Corporation, Japan Airlines International Co., Ltd., LAN Airlines S.A., LAN Cargo S.A., Lufthansa Cargo AG, Deutsche Lufthansa AG, SWISS International Air Lines AG, Martinair Holland N.V., Qantas Airways Limited, SAS AB, SAS Cargo Group A/S, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd, Singapore Airlines Limited.

Los mercados geográficos de referencia, en este caso, incluyen las rutas i) entre aeropuertos del EEE, ii) entre aeropuertos de la UE y terceros países⁴⁵, iii) entre aeropuertos del EEE no UE y terceros países; y, iv) entre aeropuertos de la UE y Suiza.

Al verse afectado el sector del transporte aéreo de mercancías de diversos países miembros de la Unión Europea, la autoridad de defensa de la competencia recae sobre la Comisión Europea, ostentando su jurisdicción en base al Reglamento (CEE) n° 3975/87. Sin embargo, no fue hasta mayo de 2004 cuando resulta competente la Comisión respecto del transporte aéreo entre aeropuerto de la UE y terceros países, con la inclusión de este extremo en el nuevo Reglamento (CE) n° 1/2003, que sustituye al antes mencionado.

También resulta competente la Comisión, en base al Acuerdo EEE, en relación con los vuelos entre estados miembros del Espacio Económico Europeo. Aunque no se incluyen dentro de este Acuerdo las rutas entre aeropuertos del EEE y terceros países hasta mayo de 2005. Adicionalmente, y a diferencia de lo que ocurre en el caso SAS/Maersk, resulta competente la Comisión en relación con las rutas entre la UE y Suiza. Ello a partir de junio de 2002, con la entrada en vigor del Acuerdo Suizo.

Es por ello por lo que la Comisión tiene en cuenta a la hora de calcular las multas correspondientes, que en aquellas rutas que conectan con terceros países la incidencia del perjuicio ocasionado por el cartel se distribuye entre los estados que quedan bajo su competencia y aquellos que no.

Adoptada la Decisión, todos los destinatarios de esta, excepto Qantas Airways Limited, interpusieron recurso de anulación total o parcial. En diciembre de 2015 el Tribunal General de la Unión Europea anula la Decisión C(2010) 7694 (en adelante, «Decisión 2010») por vicio sustancial de forma al adolecer de un defecto de motivación y de contradicciones internas que, como reitera la jurisprudencia (British Airways y otros/Comisión, T371/94 y T394/94, apartado 89; y GDF Suez/Comisión, T370/09, apartado 117), podían menoscabar el derecho de defensa de las partes afectadas, al no permitirles comprender la naturaleza y el alcance de la infracción constatada.

⁴⁵ La referencia a “terceros países” debe entenderse excluyendo a Suiza.

La falta de motivación surgía de una contradicción entre su exposición de motivos y su parte dispositiva. *“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”*⁴⁶.

Tras esta anulación, la Comisión envió una carta a las empresas que habían impugnado la Decisión 2010, donde se les informaba de que la Dirección General de Competencia tenía la intención de proponer que se adoptara una nueva decisión donde no se formularían nuevas objeciones ni se modificaría el fondo de las establecidas en el pliego de cargos de 2007. No obstante, sí habría una adaptación de los considerandos y de la parte dispositiva de la Decisión de 2010 atendiendo a lo señalado por el TJUE.

Así, el 17 de marzo de 2017 la Comisión Europea adoptó una nueva decisión (C(2017) 1742– asunto AT.39258)⁴⁷ dirigida, en esta ocasión, contra 19 compañías aéreas⁴⁸. Siendo posible ya que las consecuencias jurídicas de las sentencias dictadas por el Tribunal en 2015 no resultan en la absolución definitiva de las empresas destinatarias de la Decisión 2010, y tampoco obligan a la Comisión a adoptar un nuevo pliego de cargos, ni a organizar una nueva audiencia administrativa.

Adicionalmente, se respetan las limitaciones del artículo 25 del Reglamento (CE) n° 1/2003, que establece un plazo de prescripción de cinco años para la imposición de sanciones por infracciones de las normas de competencia. Este plazo comienza a contar desde el día en que se cometió la infracción o, en el caso de infracciones continuadas o

⁴⁶ STJU 16 de diciembre 2015, as. T-67/11, *Martinair Holland NV vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2015:984, considerando 23. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011TJ0067>

⁴⁷ Decisión 2017/C 188/11 de la Comisión Europea, de 17 de marzo de 2017, as. C.39258, DO C 188/14 de 14/6/2017. Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017XC0614\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017XC0614(07))

⁴⁸ Air Canada, Air France-KLM, Société Air France, KLM N.V., British Airways Plc, Cargolux Airlines International S.A., Cathay Pacific Airways Limited, Japan Airlines International Co.,Ltd., Latam Airlines Group S.A. (antes LAN Airlines S.A.), LAN Cargo S.A., Lufthansa Cargo AG, Deutsche Lufthansa AG, SWISS International Air Lines AG, Martinair Holland N.V., SAS AB, SAS Cargo Group A/S, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd, Singapore Airlines Limited.

repetidas, desde el día en que cesó la infracción. Sin embargo, según su apartado 3⁴⁹, el plazo de prescripción puede ser interrumpido por cualquier acto de la Comisión destinado a investigar o perseguir la infracción; o bien, como estipula el apartado 6, puede ser suspendido mientras la decisión de la Comisión sea objeto de un procedimiento ante el Tribunal de Justicia. Es por esta suspensión que la Comisión se haya habilitada para imponer multas en una nueva decisión al no haber prescrito la infracción.

La Decisión de 2017 sancionaba nuevamente la coordinación de precios en los recargos y la negativa a pagar comisiones, imponiendo una multa total de aproximadamente 790 millones de euros a todos los transportistas implicados, conforme habilita el artículo 23.2 del Reglamento (CE) nº 1/2003. La Comisión, como estipula este mismo artículo en su tercer apartado, “[a] fin de determinar el importe de la multa, procederá tener en cuenta, además de la gravedad de la infracción, su duración”. En este caso, siendo una infracción única y continuada que se extiende en el periodo desde 1999 hasta 2006; es decir, una duración media de seis años. En cuanto a la gravedad de la infracción, la Comisión la califica de muy grave y tiene en cuenta el tamaño del mercado geográfico de referencia, el cual se extiende más allá de la EEE.

Concretamente, la empresa SAS vio incrementada su multa dada su reincidencia en compartimientos anticompetitivos, ya sancionada en el caso SAS/Maersk. Asimismo, hay que señalar que varias de las partes se beneficiaron de la aplicación de la ya mencionada Comunicación sobre Clemencia de 2002, concretamente de su apartado II en el caso de Lufthansa, quien quedó dispensada de la multa al haber sido la primera empresa en

⁴⁹ Artículo 25.3 Reglamento (CE) nº 1/2003: “La prescripción en materia de imposición de multas sancionadoras o multas coercitivas quedará interrumpida por cualquier acto de la Comisión o de una autoridad de competencia de un Estado miembro destinado a la instrucción o la investigación de la infracción. La prescripción quedará interrumpida a partir de la fecha en que el acto se notifique al menos a una empresa o asociación de empresas que haya participado en la infracción. Entre otros, constituirán actos que interrumpen la prescripción:

- a) las solicitudes de información escritas de la Comisión o de la autoridad de competencia de un Estado miembro;
- b) los mandatos escritos de inspección expedidos a sus agentes por la Comisión o los expedidos por la autoridad de competencia de un Estado miembro;
- c) la incoación de un procedimiento por parte de la Comisión o de una autoridad de competencia de un Estado miembro;
- d) la notificación del pliego de cargos elaborado por la Comisión o por una autoridad de competencia de un Estado miembro”.

proporcionar información sobre el cartel, y una decena de empresas de la reducción del importe en base al apartado III.

4.2.2 Análisis de las consideraciones del TJUE.

Posteriormente, esta Decisión fue recurrida⁵⁰ por las empresas afectadas alegando dos premisas principales:

a) La vulneración de la prohibición de arbitrariedad y del principio de igualdad de trato por parte de la Comisión.

Las empresas demandantes denuncian haber sido sancionadas, no ocurriendo lo mismo con otros 47 transportistas que no eran destinatarias del pliego de cargos, pero que sí fueron mencionadas en la motivación de la decisión. No explicando o justificando la Comisión las diferencias de trato.

Los principios de igualdad y no discriminación recogidos en los artículos 20 y 21 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea son principios generales del derecho que exigen, según reiterada jurisprudencia, “*que no se traten de manera diferente situaciones que son comparables y que situaciones diferentes no sean tratadas de manera idéntica, salvo que este trato esté justificado objetivamente*”⁵¹.

En este sentido, el Tribunal de Primera Instancia desestima la petición puesto que un acto ilegal cometido por otras compañías no puede invocarse en beneficio propio; y, además, recuerda que la Comisión no tiene obligación de explicar las razones por las que no adoptó otras medidas de similar índole dirigidas a terceros.

⁵⁰ STJUE as. T-323/17, *Martinair Holland/Comisión*; T-324/17, *SAS Cargo Group y otros/Comisión*; T-325/17, *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)/Comisión*; T-326/17, *Air Canada/Comisión*; T-334/17, *Cargolux Airlines/Comisión*; T-337/17, *Air France-KLM/Comisión*; T-338/17, *Air France/Comisión*; T-340/17, *Japan Airlines/Comisión*; T-341/17, *British Airways/Comisión*; T-342/17, *Deutsche Lufthansa y otros/Comisión*; T-343/17, *Cathay Pacific Airways/Comisión*; T-344/17, *Latam Airlines Group y Lan Cargo/Comisión*; T-350/17, *Singapore Airlines y Singapore Airlines Cargo/Comisión*.

⁵¹ STJUE 12 de noviembre 2014, as. C-580/12, *Guardian Industries y Guardian Europe vs. Comisión*, EU:C:2014:2363, considerando 51. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=159551&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1170839>

b) La existencia de un error manifiesto de apreciación en los elementos de la infracción.

Por parte de las demandantes se argumenta que constituye un incumplimiento del deber de motivación y un error manifiesto de apreciación el hecho de hacer una distinción entre la negativa a pagar comisiones como elemento individual dentro infracción, puesto que es erróneo afirmar que las comisiones serían exigibles si no fuera por la infracción.

El Tribunal General, aunque coincide en el fondo, rechaza este argumento. Considera que, incluso eliminando la mención a la negativa a pagar comisiones de la Decisión impugnada, esto no afectaría la responsabilidad de las demandantes por la infracción única y continuada, ni a la gravedad o duración de dicha infracción. En otras palabras, la anulación parcial de la Decisión basada en esta alegación no otorga a las demandantes ningún beneficio que justifique su interés en ejercitar la acción.

El 30 de marzo de 2022 el TJUE desestima así ocho de las 13 sentencias. Se confirman por tanto las multas impuestas por la Comisión para Martinair Holland, KLM, Cargolux Airlines, Air France-KLM, Air France, Lufthansa y Singapore Airlines. Sin embargo, se anula parcialmente la Decisión en lo que respecta a Air Canada, British Airways, Latam Airlines Group, Cathay Pacific Airways, Japan Airlines, SAS Cargo group y Lan Cargo. Estas resoluciones ponen fin a un prolongado litigio entre las aerolíneas y la Comisión Europea, el cual se originó en 2005.

El contenido jurisprudencial más relevante lo encontramos en las sentencias relativas a Japan Airlines, Cathay Pacific Airways y Latam Airlines Group. Son dos los puntos clave que se pueden extraer:

A) En la sentencia de Japan Airlines⁵² el Tribunal proporciona aclaraciones valiosas sobre la competencia de la Comisión Europea con relación a conductas anticompetitivas ocurridas fuera del territorio del EEE.

⁵² STJUE 30 de marzo 2022, as. T-340/17, *Japan Airlines vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2015:992. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=256866&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2763440>

La explotación de rutas aéreas desde terceros países hacia el EEE por parte de Japan Airlines plantea la cuestión de si la Comisión tiene la competencia para declarar infracciones de la normativa europea de competencia en relación con conductas realizadas fuera del territorio.

En este sentido el Tribunal General recuerda que el criterio de los “efectos cualificados” justifica, de acuerdo con el Derecho internacional público, la aplicación extraterritorial de las normas de competencia de la Unión y del EEE cuando sea previsible que la conducta tenga un efecto previsible, inmediato y sustancial en el mercado interior o en el EEE⁵³. Es decir, las conductas de las empresas extranjeras deben tener un impacto notable en el mercado, y no meramente trivial; que ocurra rápidamente y de manera directa, sin una serie de eventos intermedios que diluyan el vínculo con el mercado europeo. Y debe ser razonablemente previsible que la conducta fuera del territorio de la UE tenga los efectos mencionados en el mercado interior. Esto implica que las consecuencias no deben ser meramente especulativas.

En este caso en particular, la participación de Japan Airlines en el cártel de aerolíneas se considera una “restricción por el objeto”. En otras palabras, por su propia naturaleza un el cártel posee un potencial muy elevado de restringir la competencia que se hace innecesario demostrar su efecto real en el mercado. Esa presunción se fundamenta en la severidad inherente de la restricción y en la experiencia acumulada, que evidencia que las restricciones a la competencia por objeto pueden generar efectos perjudiciales para el mercado y comprometer las normas de competencia de la Unión⁵⁴.

B) Respecto del artículo 25 del Reglamento (CE) nº 1/2003, el Tribunal realiza precisiones sobre el plazo de prescripción en materia de imposición de sanciones por comportamientos contrarios a la competencia.

Si bien en párrafos anteriores se explica que la suspensión de los plazos de prescripción habilitaba a la Comisión a dictar una segunda decisión, en los casos Cathay

⁵³ Véase, en este sentido, las STJUE 6 de septiembre 2017, as. C413/14, *Intel vs. Comisión*, EU:C:2017:632, apartado 49; y 25 de marzo 1999, as. T-102/96 *Gencor vs. Comisión*, EU:T:1999:65, apartado 90.

⁵⁴ Real Academia Española. (n.d.). *Restricción por el objeto*. Diccionario panhispánico del español jurídico. <https://dpej.rae.es/lema/restricci%C3%B3n-por-el-objeto>

Pacific Airways Ltd⁵⁵, Latam Airlines Group⁵⁶ y Japan Airlines, el órgano jurisdiccional considera que la facultad de la Comisión para imponer sanciones en relación con la conducta infractora había prescrito antes de la fecha de adopción de la Decisión de 2017.

Esto se debe a que la Decisión de 2010 no hacía referencia en ningún momento a un comportamiento ilícito relativo a las rutas entre aeropuertos del EEE y UE-Suiza; ni tampoco, en caso de Latam, a aquellas entre aeropuertos de países parte del Acuerdo EEE no UE y terceros países. Sin embargo, estas rutas sí se incluyen en la nueva Decisión dentro de los servicios aéreos en los que se desarrollan comportamientos anticompetitivos. De manera que el recurso presentado solicitando la anulación de la Decisión de 2010 solo puede invocarse como efecto suspensivo del plazo de prescripción con relación a las infracciones de la que se les consideró responsables inicialmente.

Las sentencias de 2022 resultaron de gran importancia tanto para la interpretación y aplicación del derecho de la competencia en la UE, especialmente en lo relacionado con conductas anticompetitivas que tienen lugar en territorio extraeuropeo, como de los plazos de prescripción en materia de sanciones.

4.3 CASO 3: FREIGHT FOWARDING

4.3.1 Exposición de la Decisión C (2012) 1959⁵⁷.

Se analiza a continuación el tercer caso objeto de este trabajo, que tiene su origen en la Decisión C(2012) 1959 adoptada el 28 de marzo de 2012 bajo el número de asunto C.39462 – Servicios de transitarios (*Freight Fowarding*). En esta ocasión fue Deutsche Post AG quien en 2007 presentó una solicitud de clemencia, dando inicio a la fase de

⁵⁵ STJUE 30 de marzo 2022, as. T-343/17, *Cathay Pacific Airways Ltd vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2022:184. Recuperado de

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=256875&doclang=EN>

⁵⁶ STJUE 30 de marzo 2022, as. 344/17, *Latam Airlines Group SA y Lan Cargo SA vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2022:185. Recuperado de

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=256876&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3416211>

⁵⁷ Decisión C(2012) 1959 de la Comisión Europea, de 28 de marzo de 2012, as. C.39462 – *Freight Fowarding*. Recuperado de

https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39462/39462_6408_3.pdf

inspección conforme a la actual Comunicación sobre Clemencia de 2006 relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel. Después, otras siete empresas pidieron la exoneración parcial de clemencia.

El pliego de cargos se dirigía a 47 entidades del sector de transitarios aéreos por su participación en cuatro cárteles diferenciados, todos ellos dirigidos a coordinar el comportamiento en materia de precios. Tal como se mencionó en el caso Airfreight, las compañías de transporte ofrecen a sus clientes tarifas de envío que dependen del peso de la carga, a las cuales se suman varios recargos adicionales que constituyen componentes del precio final facturado a los clientes. Las entidades investigadas en este asunto perseguían la fijación temporal y cuantitativa de diversos mecanismos de tarificación de los servicios prestados, concretamente:

- Cartel NES (“*new export system*”): en 2003 Reino Unido estableció un nuevo sistema de despacho previo para las exportaciones, y en respuesta varios transitarios acordaron introducir un recargo sobre este servicio de declaración electrónica y fijar su importe en función del tamaño del cliente.
- Cartel AMS: otro recargo que se introdujo de manera coordinada iba ligado al servicio AMS (“*automated manifest system*”), es decir por el procesamiento de la información que las autoridades aduaneras estadounidenses exigían de manera anticipada a la entrada de la mercancía al territorio. Además, acordaron no utilizar el recargo como herramienta para fomentar la competencia.
- Cartel PSS (“*peak season surcharge*”): se trata de un ajuste estacional del tipo de cambio que algunos transitarios acordaron implementar durante ciertos periodos de alta demanda.
- Cartel CAF (“*currency adjustment factor*”): diversas aerolíneas plantearon un cambio de divisa de sus contratos de dólares estadounidenses a renminbi chinos (RMB) en 2005, aprovechando la apreciación de esta última. También acordaron que, si ello no fuera posible, se impondría un recargo que actuara como elemento de ajuste monetario. La colusión encuentra su sentido en que, por término general,

los transitarios abonaban los servicios locales en los aeropuertos chinos utilizando RMB.

Estas infracciones hacen referencia a la prestación de servicios de transporte de mercancías desde el Reino Unido hacia fuera del EEE, desde el EEE hacia los EE.UU., desde China hacia el EEE y desde el sur de China/Hong Kong hacia el EEE. Por lo que se vulneran aquí los artículos 101.1.a) TFUE y 53.1.a) Acuerdo EEE, siendo la Comisión Europea competente para condenar los actos anticompetitivos como ya se ha expuesto en anteriores apartados.

La Decisión adoptada por la Comisión sancionaba la fijación de precios y otras condiciones comerciales durante el periodo de 2002 a 2007, aunque los participantes y la duración variaron en cada uno de los cuatro cárteles. Atendiendo a la duración, naturaleza y ámbito gravedad de las infracciones, se impone una multa total de aproximadamente 169 millones de euros a todos los transitarios implicados, conforme habilita el ya mencionado artículo 23, apartado 2 del Reglamento (CE) nº 1/2003. En cuanto a la gravedad de la infracción, la Comisión la califica de muy grave por su naturaleza y el tamaño del mercado geográfico de referencia, que abarca todo el EEE.

En este caso, solo el grupo Deutsche Post AG, junto con sus filiales DHL y Excel, obtuvieron una inmunidad total en los cuatro cárteles al acogerse con éxito al Programa de Clemencia.

4.3.2 Análisis de las consideraciones del TJUE.

En febrero de 2016 esta Decisión fue llevada ante el Tribunal General de la Unión Europea (en adelante, «TGUE») por EGL Inc., Kuehne + Nagel Ltd, Schenker International, Deutsche Bahn AG, Panalpina y UTi Worldwide, persiguiendo su anulación o reducción de las sanciones. El resultado fueron cinco sentencias⁵⁸ desestimatorias de los recursos, que ratificaban las multas impuestas; y la estimación del

⁵⁸ STJUE as. T-251/12, *EGL Inc. y otros vs. Comisión*; T-254/12, *Kühne + Nagel International y otros vs. Comisión*; T-264/12, *UTi Worldwide y otros vs. Comisión*; T-265/12, *Schenker vs. Comisión*; T-267/12, *Deutsche Bahn y otros vs. Comisión*, T-270/12, *Panalpina World Transport (Holding) y otros vs. Comisión*.

sexto motivo planteado por UTi Worldwide en la Sentencia de 29 de febrero de 2016, asunto T-264/12⁵⁹.

UTi Worldwide Inc. es una empresa multinacional de servicios logísticos y de gestión de la cadena de suministro, que ofrece una amplia gama de soluciones globales, incluido el servicio de transporte aéreo de mercancías. Este holding tiene su sede en las California (EE.UU.), pero realiza sus operaciones a través de una extensa red de filiales en varios continentes⁶⁰. Entre ellas, UTi Worldwide (UK) y UTi Nederland, quienes participaron directamente en el cártel AMS.

En su Decisión la Comisión sanciona también a UTi Worldwide (matriz), en cuanto el comportamiento de sus filiales le es atribuible, aun teniendo estas personalidad jurídica distinta, al no actuar de manera autónoma en el mercado y estar bajo su influencia, atendiendo a vínculos económicos, organizativos y jurídicos entre ambas entidades.

De manera que UTi Worldwide, en calidad de sociedad matriz, fue sancionada con una multa de 3.068.000 euros, de los cuales 2.965.000 euros responsable solidariamente sus filiales UTi Worldwide (UK) y UTi Nederland. Esta situación generó una discrepancia, puesto que si las filiales pagaban la totalidad de la cantidad de la que resultaban responsables, la sociedad matriz aún estaría obligada a cubrir 103.000 euros adicionales.

La diferencia fue analizada por el TGUE, quien observó que el método de cálculo favorecía a las filiales al redondear a la baja los períodos de infracción al mes más cercano sin tener en cuenta el número de días; mientras que este criterio no se aplicó de igual manera a la sociedad matriz. Este método resulta de mayor precisión que el establecido en el punto 24 de las Directrices de 2006⁶¹. Consecuencia del redondeo, se consiguió una reducción de aproximadamente un mes en favor de las filiales. Por lo tanto, la diferencia

⁵⁹ STJUE 26 de febrero 2016, as. T-264/12, *UTi Worldwide, Inc y otros vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2016:112. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=174642&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3421395>

⁶⁰ Más detalle en [DSV agrees to acquire UTi Worldwide Inc.](#)

⁶¹ Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) no 1/2003, de 1 de septiembre de 2006, DO 210/2 de 1/9/2006. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:210:0002:0005:ES:PDF>

en las multas no se debe directamente a la duración de las conductas, sino a cómo se aplicó el redondeo en el cálculo del coeficiente multiplicador a las distintas entidades.

Diversa jurisprudencia del TJUE (Comisión / Tomkins , asunto C286/11 P; Akzo Nobel NV y otros / Comisión de las Comunidades Europeas, asunto C-97/08 P; Stora. Kopparbergs Bergslags / Comisión, asunto C-286/98 P) respalda que la extensión de la responsabilidad atribuida a la sociedad matriz no puede exceder la de la filial si la infracción proviene únicamente de esta última y no existe ningún elemento que singularice el comportamiento reprochado a la matriz. La responsabilidad es proporcional y se deriva únicamente de la influencia ejercida por la matriz sobre su filial.

Por lo que el Tribunal concluyó que UTi Worldwide debía beneficiarse de la misma reducción en la responsabilidad que sus filiales, dado que su comportamiento no fue distinguible de manera independiente. En virtud de esta decisión, la multa impuesta a la matriz fue reducida en 103.000 euros, equiparándose al importe total de las multas de sus filiales, UTi Worldwide (UK) y UTi Nederland.

Esta sentencia subraya la importancia de la correcta aplicación de los métodos de cálculo de sanciones y la necesidad de garantizar que las multas impuestas a las sociedades matrices reflejen con precisión su responsabilidad, especialmente cuando esta deriva directamente de la de sus filiales.

5. CONCLUSIONES

El análisis llevado a cabo en este Trabajo de Fin de Grado permite extraer diversas reflexiones sobre la evolución y aplicación del Derecho de la Competencia de la Unión Europea, con particular atención al tratamiento de los pactos colusorios en el sector del transporte aéreo. Para ello se han examinado tres decisiones, SAS/Maersk Air, Airfreight, y Freight Forwarding, adoptadas por la Comisión Europea entre 2001 y 2017 y las subsiguientes revisiones realizadas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Estos pronunciamientos han sido determinantes para el desarrollo de la normativa comunitaria en este ámbito, consolidando principios esenciales y afrontando las complejidades de un sector globalizado.

La revisión de estos casos ilustra la diversa tipología de cárteles que pueden surgir en el sector del transporte aéreo, principalmente persiguiendo la fijación de precios o el reparto del mercado; así como los desafíos regulatorios que estos suponen. El control judicial por parte del TJUE ha contribuido a clarificar y precisar elementos jurídicos de trascendencia, fortaleciendo el marco normativo de la competencia en Europa.

El caso SAS/Maersk Air resalta la importancia de la naturaleza de la infracción como criterio esencial para evaluar su gravedad. De manera que, aunque Directrices de la propia Comisión establezcan como necesario considerar también la extensión del mercado geográfico de referencia y los efectos tangibles en dicho mercado, el factor principal para determinar la gravedad de una infracción es su propia naturaleza; siendo los cárteles un ejemplo paradigmático de práctica colusoria que restringe severamente la libre competencia. Asimismo, hace hincapié en el amplio poder de apreciación de la Comisión para la fijación de sanciones como autoridad defensora de la competencia en el mercado interior.

Por su parte, la anulación de la Decisión de 2010 del caso Airfreight reitera la importancia de la correcta motivación de las decisiones de la Comisión, garantizando los derechos de defensa de las empresas y evitando vicios procesales que puedan comprometer la eficacia de las sanciones. Además, las resoluciones del TJUE en virtud de este caso han precisado el uso del plazo de prescripción en materia de imposición de sanciones por comportamientos contrarios a la competencia; y han consolidado el principio de aplicación extraterritorial de las normas de competencia de la UE en atención los criterios de “efectos cualificados” y “restricción por el objeto”. Esta doctrina es crucial en un sector tan interdependiente como el transporte aéreo, donde los acuerdos colusorios pueden tener repercusiones significativas a escala global.

En última instancia, el caso Freight Forwarding ilustra la complejidad a la que puede llegar los acuerdos colusorios, en este caso integrado por cuatro cárteles diferentes, complicando su detección y sanción. Además, sirve de ejemplo y precedente para la correcta atribución de responsabilidad a las sociedades matrices cuando son sus filiales las que participan de manera directa en las prácticas colusorias. La jurisprudencia del TJUE en este asunto ayuda a definir claramente los límites de la responsabilidad de las sociedades matrices, que debe ser proporcional y basada en la influencia y el control que ejerce la matriz sobre la filial, subrayando que las sanciones a las matrices no deben

exceder injustificadamente las de sus filiales. Asimismo, el caso subraya la importancia de la exactitud en el cálculo de las multas, el cual debe ser coherente y equitativo, ajustando las multas para reflejar correctamente la duración y participación de cada empresa en la infracción.

Cabe destacar también, que los casos Airfreight, y Freight Forwarding subrayan la eficacia del Programa de Clemencia al incentivar a Lufthansa y Deutsche Post AG a revelar la existencia de un cártel, demostrando que estos mecanismos son cruciales para detectar y dismantelar acuerdos anticompetitivos complejos.

Este trabajo muestra que las acciones de la Comisión Europea, basadas en el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, son cruciales para proteger la competencia y la integridad del mercado único. Las sanciones impuestas no solo castigan infracciones pasadas, sino que también envían un mensaje claro sobre la intolerancia hacia las prácticas colusorias.

Sin embargo, el sector del transporte aéreo continúa siendo vulnerable a los cárteles debido a su naturaleza global, las complejas interrelaciones entre las aerolíneas y los desafíos logísticos que enfrentan, como la fluctuación de los costes operativos y la necesidad de mantener la rentabilidad de un sector con márgenes reducidos. El mercado del transporte aéreo está sujeto a una fuerte competencia, lo que hace indispensable garantizar que las condiciones de competencia sean equitativas⁶².

Por ende, un marco normativo sólido y una intervención activa de las autoridades de competencia para fomentar un mercado libre, eficiente y justo harán que la innovación y la igualdad de oportunidades beneficien a los consumidores y promuevan el crecimiento económico sostenible en la Unión Europea.

⁶²Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation), considerando 4. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R2405>

6. BIBLIOGRAFÍA

6.1 SENTENCIAS

STJCE 13 de julio 1966, as. acumulados 56/64 y 58/64, *Établissements Consten S.à.R.L. y Grundig-Verkaufs-GmbH vs. Comisión de la Comunidad Económica Europea*, ECLI:EU:C:1966:41. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:61964CJ0056>

STPI 20 de abril 1999, as. acumulados T-305/94, T-306/94, etc., *Limburgse Vinyl Maatschappij NV y otros vs. Comisión de las Comunidades Europeas (PVC II)*, ECLI:EU:T:1999:80.

STPI 18 de junio 2005, as. T.241/01, *Scandinavian Airlines System AB vs. Comisión de las Comunidades Europeas*. Recuperado de eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62001TJ0241

STJUE 12 de noviembre 2014, as. C-580/12, *Guardian Industries y Guardian Europe vs. Comisión*, EU:C:2014:2363. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=159551&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1170839>

STJU 16 de diciembre 2015, as. T-67/11, *Martinair Holland NV vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2015:984, considerando 23. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011TJ0067>

STJUE 26 de febrero 2016, as. T-264/12, *UTi Worldwide, Inc y otros vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2016:112. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=174642&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3421395>

STJUE 30 de marzo 2022, as. T-340/17, *Japan Airlines vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2015:992. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=256866&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2763440>

STJUE 30 de marzo 2022, as. T-343/17, *Cathay Pacific Airways Ltd vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2022:184. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=256875&doclang=E>
[N](#)

STJUE 30 de marzo 2022, as. 344/17, *Latam Airlines Group SA y Lan Cargo SA vs. Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2022:185. Recuperado de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=256876&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3416211>

6.2 DECISIONES

Decisión 2001/716/CE de la Comisión Europea, de 18 de junio de 2001, as. C.37444 — *SAS/Maersk Air*, DO L 265 de 5/10/2001, p. 15/41. Recuperado de <http://data.europa.eu/eli/dec/2001/716/oj>

Decisión C(2010) 7694 de la Comisión Europea, de 9 de noviembre de 2010, as. C.39258 — *Airfreight*. Recuperado de https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39258/39258_7008_7.pdf

Decisión C(2012) 1959 de la Comisión Europea, de 28 de marzo de 2012, as. C.39462 — *Freight Forwarding*. Recuperado de https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39462/39462_6408_3.pdf

Decisión C(2017) 1742 de la Comisión Europea, de 17 de marzo de 2017, as. C.39258 — *Airfreight*, DO C 188/14 de 14/6/2017. Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017XC0614\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017XC0614(07))

6.3 NORMATIVA

Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. Recuperado de [http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309(2)/oj)

Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Recuperado de http://data.europa.eu/eli/agree_international/1994/1/oj

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, de 18 de diciembre de 2000. Recuperado de https://www.europarl.europa.eu/charter/pdf/text_es.pdf

Comunicación de la Comisión — Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, DO C 101 de 27/04/2004 p. 97-118 Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004XC0427\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004XC0427(07))

Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia, de 9 de diciembre 1997, DO C 372 de 09/12/1997 p. 5-13. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A31997Y1209%2801%29>

Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel, de 8 de diciembre de 2006, DO C 298/17 de 8/12/2006. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:298:0017:0022:ES:PDF>

Comunicación de la Comisión relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe en los asuntos relacionados con acuerdos entre empresas, DO C 207 de 18/7/1996, p. 4–6. Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996Y0718\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996Y0718(01))

Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) no 1/2003, de 1 de septiembre de 2006, DO 210 de 1/9/2006, p.2. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:210:0002:0005:ES:PDF>

Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento no 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA, DO C 9 de 14/1/1998, p-3. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1998:009:0003:0005:ES:PDF>

Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo, DO 374 de 31/12/1987, p. 1-8. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1987-81632>

Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1987-81633>).

Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado, DO L 1 de 4/1/2003, p. 1/25. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32003R0001>

Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation), DO L 2023/2405 de 31/10/2023. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R2405>

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj?locale=es

6.4 OTRAS REFERENCIAS

DSV agrees to acquire UTi Worldwide Inc. (s. f.). <https://www.dsv.com/en/about-dsv/press/news/com/2015/10/dsv-agrees-to-acquire-uti-worldwide-inc>. Accedido el 3 de mayo de 2024.

Ortiz Blanco, Luis, Ben Van Houtte, y Alberto Bercovitz, *Las normas de competencia comunitarias en el transporte*, Civitas, Madrid, 1996, págs. 53-60.

Real Academia Española. (s.f.). *Restricción por el objeto*. Diccionario panhispánico del español jurídico. <https://dpej.rae.es/lema/restricci%C3%B3n-por-el-objeto>. Accedido el 10 de marzo de 2024.

SAS Group. (s.f.). *SAS history: History milestones*. <https://www.sasgroup.net/about-sas/sas-history/history-milestones/>. Accedido el 14 de marzo de 2024.

Smuda, F. (2013): Cartel overcharges and the deterrent effect of EU Competition Law. *Journal of Competition Law & Economics*, 10(1), 63–86 doi:10.1093/joclec/nht012.

Suderow, P. J. (2016, 3 marzo). *Unión Europea: el TGUE reduce la multa impuesta por la comisión a Uti Worldwide en su decisión Freight Forwarding*. Osservatorio Permanente Applicazione Delle Regole Di Concorrenza. <https://www.osservatorioantitrust.eu/es/el-tgue-reduce-la-multa-impuesta-por-la-comision-a-utiworldwide-en-su-decision-de-28-de-marzo-de-2002-asunto-at-39462-freight-forwarding/>. Accedido el 2 de abril de 2024.

Transporte aéreo: el cielo único europeo | Fichas temáticas sobre la Unión Europea | Parlamento Europeo. (s. f.). <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/133/transporte-aereo-el-cielo-unico-europeo>. Accedido el 25 de octubre de 2024.