Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 26 de febrero de 2026 *

«Recurso de casación — Competencia — Prácticas colusorias — Mercado del transporte aéreo de mercancías — Decisión de la Comisión Europea por la que se declara la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y el artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo — Coordinación de elementos del precio de los servicios de transporte aéreo de mercancías (recargo por combustible, recargo por seguridad y negativa al pago de comisiones sobre los recargos) — Motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado — Decisión del Tribunal General de no pronunciarse sobre ciertos motivos — Prueba de la participación en la infracción única y continua — Pruebas relativas a considerandos de la Decisión controvertida que sustentan un pasaje de la parte dispositiva de dicha Decisión anulado por el Tribunal General»

En el asunto C-382/22 P,

que tiene por objeto un recurso de casación interpuesto, con arreglo al artículo 56 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el 9 de junio de 2022,

Cathay Pacific Airways Ltd, con domicilio social en Hong Kong (China), representada por los Sres. E. Estellon y M. Rees, avocats, y el Sr. J. Flynn, KC,

parte recurrente,

en el que la otra parte en el procedimiento es:

Comisión Europea, representada por los Sres. A. Dawes y C. Urraca Caviedes, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. J. Holmes, BL,

parte demandada en primera instancia,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. I. Jarukaitis (Ponente), Presidente de la Sala Cuarta, en funciones de Presidente de la Sala Quinta, y los Sres. E. Regan y D. Gratsias, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretaria: Sra. R. Stefanova-Kamisheva, administradora;

* Lengua de procedimiento: inglés.

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 22 de abril de 2024;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 5 de septiembre de 2024;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante su recurso de casación, Cathay Pacific Airways Ltd (en lo sucesivo, «Cathay Pacific») solicita la anulación de la sentencia del Tribunal General de 30 de marzo de 2022, Cathay Pacific Airways/Comisión (T-343/17, en lo sucesivo, «sentencia recurrida», EU:T:2022:184), mediante la que dicho Tribunal desestimó parcialmente su recurso por el que solicitaba, con carácter principal, la anulación de la Decisión C(2017) 1742 final de la Comisión, de 17 de marzo de 2017, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo EEE y el artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo (asunto AT.39258 — Transporte aéreo de mercancías) (en lo sucesivo, «Decisión controvertida»), en la medida en que la afecta, y la anulación de la multa que se le impuso mediante dicha Decisión, y, con carácter subsidiario, la reducción del importe de esa multa.

Marco jurídico

Acuerdo Aéreo CE-Suiza

2 El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo, firmado en Luxemburgo el 21 de junio de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2002/309/CE, Euratom del Consejo, y de la Comisión en lo que se refiere al Acuerdo de Cooperación Científica y Tecnológica, de 4 de abril de 2002 sobre la celebración de siete acuerdos con la Confederación Suiza (DO 2002, L 114, p. 1; corrección de errores en DO 2015, L 210, p. 38) (en lo sucesivo, «Acuerdo Aéreo CE-Suiza»), entró en vigor el 1 de junio de 2002. Los artículos 8 y 9 de este Acuerdo corresponden, *mutatis mutandis*, a los artículos 101 TFUE y 102 TFUE respectivamente.

3 A tenor del artículo 11 de dicho Acuerdo:

«1. Las instituciones comunitarias aplicarán las disposiciones de los artículos 8 y 9 […] con arreglo a la legislación comunitaria indicada en el Anexo del presente Acuerdo, teniendo en cuenta la necesidad de que exista una estrecha colaboración entre las instituciones comunitarias y las autoridades suizas.

2. Las autoridades suizas decidirán, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 8 y 9, sobre la admisibilidad de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas […] respecto a las rutas entre Suiza y terceros países.»

4 El Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE] (DO 2003, L 1, p. 1), fue declarado aplicable en el marco del mismo Acuerdo, con efectos a partir del

5 de diciembre de 2007, mediante la Decisión n.º 1/2007 del Comité Mixto de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza instituido por el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo, de 5 de diciembre de 2007, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo aéreo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo (DO 2008, L 34, p. 19). En la fecha indicada, el citado Reglamento sustituyó al Reglamento (CEE) n.º 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 1987, L 374, p. 1), que figuraba en el anexo del Acuerdo Aéreo CE-Suiza desde la entrada en vigor de este.

Tratado FUE

5 El artículo 101 TFUE, apartado 1, dispone:

«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;

[…]».

Acuerdo EEE

6 El artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992 (DO 1994, L 1, p. 3; en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), corresponde *mutatis mutandis* al artículo 101 TFUE.

7 El Reglamento n.º 1/2003, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 411/2004 del Consejo, de 26 de febrero de 2004 (DO 2004, L 68, p. 1), se integró en el Acuerdo EEE mediante, por un lado, la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 130/2004, de 24 de septiembre de 2004, por la que se modifican el anexo XIV (Competencia), el Protocolo 21 (sobre la aplicación de las normas de competencia relativas a las empresas) y el Protocolo 23 (relativo a la cooperación entre los órganos de vigilancia) del Acuerdo EEE (DO 2005, L 64, p. 57), que entró en vigor el 19 de mayo de 2005, y, por otro lado, la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 40/2005, de 11 de marzo de 2005, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) y el Protocolo 21 (sobre la aplicación de las normas de competencia relativas a las empresas) del Acuerdo EEE (DO 2005, L 198, p. 38), que entró en vigor el mismo día.

Reglamento n.º 1/2003

8 El artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003, que lleva por título «Prescripción en materia de imposición de sanciones», dispone:

«1. Los poderes atribuidos a la Comisión [Europea] en virtud de los artículos 23 y 24 estarán sometidos a los siguientes plazos de prescripción:

a) tres años por lo que respecta a las infracciones de las disposiciones relativas a las solicitudes de información o a la ejecución de inspecciones;

b) cinco años por lo que respecta a las demás infracciones.

2. El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del día en que se haya cometido la infracción. No obstante, respecto de las infracciones continuas o continuadas, la prescripción solo empezará a contar a partir del día en que haya finalizado la infracción.

3. 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.

4. La interrupción de la prescripción tendrá validez con respecto a todas las empresas y asociaciones de empresas que hayan participado en la infracción.

5. El plazo de la prescripción volverá a contar a partir de cada interrupción. No obstante lo cual, la prescripción se reputará alcanzada a más tardar el día en que se cumpla un plazo igual al doble del de la prescripción, sin que la Comisión haya impuesto ninguna multa sancionadora ni coercitiva. Este plazo se prorrogará por el tiempo que dure el período durante el cual se suspenda la prescripción con arreglo al apartado 6.

6. La prescripción en materia de imposición de multas sancionadoras o coercitivas quedará suspendida mientras la decisión de la Comisión sea objeto de un procedimiento ante el Tribunal de Justicia.»

Antecedentes del litigio y Decisión controvertida

9 Los antecedentes del litigio y la Decisión controvertida, expuestos en los apartados 1 a 60 de la sentencia recurrida, pueden resumirse, a efectos del presente procedimiento, del siguiente modo.

10 Cathay Pacific es una compañía de transporte aéreo. En el momento de los hechos, Cathay Pacific prestaba servicios de transporte aéreo de mercancías a través de una de sus divisiones, denominada Cathay Pacific Cargo.

11 En el sector del transporte de mercancías, las compañías aéreas realizan el transporte de cargas por vía aérea (en lo sucesivo, «transportistas»). Por regla general, los transportistas prestan servicios de transporte de mercancías a los transitarios, que organizan el envío de estas cargas por cuenta de los expedidores. Como contrapartida, los referidos transitarios pagan un precio a los transportistas que se compone, por un lado, de una tarifa en función de los kilogramos y, por otro, de diferentes recargos.

Procedimiento administrativo

12 El 7 de diciembre de 2005, la Comisión recibió, en virtud de su Comunicación relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (DO 2002, C 45, p. 3), una solicitud de dispensa de pago presentada por Deutsche Lufthansa AG y dos de sus filiales, Lufthansa Cargo AG y Swiss International Air Lines AG. Según dicha solicitud, existían contactos contrarios a la competencia entre diversos transportistas cuyo objeto eran algunos componentes del precio de los servicios prestados en el mercado del transporte aéreo, a saber, el establecimiento de recargos por «combustible» y por «seguridad» y la negativa de esos transportistas al pago de una comisión a los transitarios sobre los recargos (en lo sucesivo, «negativa al pago de comisiones»).

13 Los días 14 y 15 de febrero de 2006, la Comisión efectuó inspecciones sin previo aviso en los locales de varios transportistas.

14 A raíz de estas inspecciones, varios transportistas, entre ellos Cathay Pacific, presentaron una solicitud de dispensa de pago con arreglo a la Comunicación relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel, mencionada en al apartado 12 de la presente sentencia.

15 El 19 de diciembre de 2007, la Comisión remitió un pliego de cargos a veintisiete transportistas, entre los que figuraba Cathay Pacific, los cuales presentaron a continuación observaciones escritas. Se celebró una audiencia del 30 de junio al 4 de julio de 2008.

Decisión inicial

16 El 9 de noviembre de 2010, la Comisión adoptó la Decisión C(2010) 7694 final, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo EEE y el artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo (asunto COMP/39258 — Transporte aéreo de mercancías) (en lo sucesivo, «Decisión inicial»). La citada Decisión tenía como destinatarios a veintiún transportistas, entre ellos Cathay Pacific.

17 Dicha Decisión exponía, en su motivación, que los transportistas implicados habían coordinado sus comportamientos en materia de precios para la prestación de servicios de transporte de mercancías, concertándose para fijar el recargo por combustible y el recargo por seguridad y para negarse al pago de comisiones, de manera que habían participado en una infracción única y continua del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza, que abarcaba los territorios del Espacio Económico Europeo (EEE) y Suiza.

Sentencias de 16 de diciembre de 2015

18 Mediante la sentencia de 16 de diciembre de 2015, Cathay Pacific Airways/Comisión (T-38/11, EU:T:2015:985), el Tribunal General anuló la Decisión inicial en la medida en que se refería a Cathay Pacific. Mediante otras doce sentencias del mismo día, el Tribunal General anuló también, total o parcialmente, la referida Decisión en cuanto se refería a otros doce transportistas o grupos de transportistas.

19 El Tribunal General consideró que la citada Decisión adolecía de un vicio de motivación.

Decisión controvertida

20 El 20 de mayo de 2016, la Comisión remitió a los transportistas afectados por la Decisión inicial que habían interpuesto recurso contra ella ante el Tribunal General un escrito para hacerles saber que tenía intención de adoptar una nueva decisión por la que iba a declararse su participación en una infracción única y continua del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza respecto de todas las rutas mencionadas en dicha Decisión inicial. Se les concedió un plazo de un mes para presentar observaciones. Todos hicieron uso de esta facultad.

21 El 17 de marzo de 2017 la Comisión adoptó la Decisión controvertida, cuyos destinatarios son diecinueve transportistas, entre ellos Cathay Pacific.

22 En la Decisión controvertida se indica que los transportistas implicados coordinaron sus comportamientos en materia de precios para la prestación de servicios de transporte de mercancías en todo el mundo por medio del recargo por combustible, del recargo por seguridad y de la negativa al pago de comisiones (en lo sucesivo, «práctica colusoria controvertida»), incurriendo así en una infracción única y continua del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza.

23 En la sección 4 de esta Decisión, titulada «Descripción de los hechos», la Comisión indicó, en particular, que la investigación había revelado una práctica colusoria de alcance mundial basada en una red de contactos bilaterales y multilaterales mantenidos durante un período prolongado entre los competidores, relativos al comportamiento que habían decidido, previsto o proyectado adoptar en relación con diversos componentes del precio de los servicios de transporte de mercancías mencionados en el apartado anterior. Dicha institución recalcó que esa red de contactos tenía como objetivo común coordinar el comportamiento de los competidores en materia de precios o reducir la incertidumbre en todo lo relacionado con su política de precios. A continuación, describió los contactos que se referían al recargo por combustible, al recargo por seguridad y a la negativa al pago de comisiones respectivamente, y valoró las pruebas de los hechos relativos, por un lado, a la práctica colusoria controvertida en su totalidad y, por otro, a cada uno de los destinatarios de la Decisión en cuestión.

24 En la sección 5 de la Decisión controvertida, titulada «Aplicación de las normas de competencia pertinentes», la Comisión aplicó el artículo 101 TFUE a los hechos de autos, precisando al mismo tiempo que las referencias a este artículo debían entenderse también como referencias al artículo 53 del Acuerdo EEE y al artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza, al ser dichas disposiciones aplicables *mutatis mutandis*, salvo estipulación en contrario.

25 A este respecto, por lo que a su competencia se refiere, la Comisión examinó los límites de su competencia territorial y temporal para constatar y sancionar una infracción de las normas de competencia en el caso de autos.

26 Por un lado, en los considerandos 822 a 832 de la Decisión controvertida, que componen la subsección 5.2 de esta, titulada «Competencia de la Comisión», señaló, en esencia, que no aplicaría, para empezar, el artículo 101 TFUE a los acuerdos y prácticas anteriores al 1 de mayo de 2004 en relación con las rutas entre aeropuertos dentro de la Unión Europea y aeropuertos situados fuera del EEE (en lo sucesivo, «rutas Unión-países terceros»), a continuación, tampoco el artículo 53 del Acuerdo EEE a los acuerdos y prácticas anteriores al 19 de mayo de 2005 relativos a las rutas Unión-países terceros y a las rutas entre aeropuertos situados en países que son partes contratantes del Acuerdo EEE y que no son miembros de la Unión y aeropuertos situados en países terceros en lo sucesivo, «rutas EEE salvo Unión-países terceros» ni, por último, el artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza a los acuerdos y prácticas anteriores al 1 de junio de 2002 que afectasen a las rutas entre aeropuertos dentro de la Unión y aeropuertos situados en Suiza (en lo sucesivo, «rutas Unión-Suiza»). En el considerando 832 de la misma Decisión, precisó que esta no tenía «en modo alguno la pretensión de revelar ninguna infracción del artículo 8 del Acuerdo [Aéreo CE-Suiza] referida a los servicios de transporte de mercancías entre Suiza y países terceros».

27 Por otro lado, en los considerandos 1036 a 1046 de la Decisión controvertida, que componen la subsección 5.3.8 de esta, titulada «Aplicabilidad del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE a las rutas entrantes», la Comisión expuso las razones por las que rechazaba las alegaciones de diferentes transportistas implicados según las cuales esta institución se había extralimitado en el ejercicio de su competencia territorial a la vista de las normas del Derecho internacional público al constatar y sancionar una infracción de estas dos disposiciones en las rutas con salida en países terceros y con destino en el EEE (en lo sucesivo, «rutas entrantes» y, en lo tocante a los servicios de transporte de mercancías ofrecidos en estas rutas, «servicios de transporte de mercancías entrantes»).

28 En particular, en el considerando 1045 de dicha Decisión, la Comisión señaló que las prácticas contrarias a la competencia en la prestación de los servicios de transporte de mercancías entrantes «pueden tener efectos inmediatos, sustanciales y previsibles dentro de la Unión y del EEE, dado que los mayores costes del transporte aéreo hacia el EEE y, en consecuencia, los precios más elevados de las mercancías importadas pueden, por su propia naturaleza, tener efectos sobre los consumidores en el EEE». Añadió que, en el presente caso, esas prácticas podían producir tales efectos también sobre los servicios de transporte aéreo de mercancías prestados por otros transportistas en el EEE, entre los centros de conexión (*hubs*) en el EEE utilizados por los transportistas de países terceros y los aeropuertos de destino de esos envíos dentro del EEE en los que no operaba el transportista del tercer país.

29 Por otra parte, en el considerando 1046 de la misma Decisión, la Comisión señaló que la práctica colusoria controvertida se había «implementado mundialmente», que los pactos de la práctica colusoria relativos a las rutas entrantes formaban parte de la infracción única y continua del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, y que la aplicación uniforme de los recargos a escala mundial era un elemento clave de esta práctica colusoria.

30 La subsección 5.3 de la Decisión controvertida, relativa a la aplicación al caso de autos del artículo 101 TFUE, el artículo 53 del Acuerdo EEE y el artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza, comprende los considerandos 833 a 1052. En primer lugar, en el considerando 846 de esta Decisión, la Comisión estimó que los transportistas implicados habían coordinado su comportamiento o influido en los precios, «lo que equival[ía] en definitiva a la fijación de precios en relación con» el recargo por combustible, el recargo por seguridad y el pago a los transitarios de una comisión sobre los recargos. En el considerando 861 de la citada Decisión, entendió que el «sistema general de coordinación del comportamiento sobre precios para los servicios de transporte de mercancías», cuya existencia reveló su investigación, ponía de manifiesto una «infracción compleja compuesta por varias acciones que [podían] calificarse bien como acuerdos, bien como prácticas concertadas en cuyo marco los competidores ha[bían] sustituido conscientemente los riesgos de la competencia por la cooperación práctica entre ellos».

31 En segundo lugar, en el considerando 869 de la Decisión controvertida, la Comisión declaró que «el comportamiento en cuestión constitu[ía] una infracción única y continua del artículo 101 [TFUE]», y precisó, en los considerandos 870 a 902, que los pactos en cuestión perseguían un objetivo anticompetitivo único consistente en obstaculizar la competencia en el sector del transporte de mercancías dentro del EEE, se referían a la prestación de servicios de transporte de mercancías y su tarificación, afectaban a las mismas empresas, tenían una naturaleza única y continua y se referían a tres componentes, a saber, el recargo por combustible, el recargo por seguridad y la negativa al pago de comisiones. En este marco, la Comisión indicó, en el considerando 881 de dicha Decisión, que Cathay Pacific estaba implicada en esos tres componentes.

32 En tercer lugar, en el considerando 903 de la Decisión controvertida, la Comisión declaró que el comportamiento anticompetitivo en cuestión tenía por objeto restringir la competencia al menos dentro de la Unión, en el EEE y en Suiza. En el considerando 917 de esta Decisión, añadió, en esencia, que, en consecuencia, no era necesario tomar en consideración los efectos concretos de tal comportamiento.

33 En cuarto lugar, en los considerandos 972 a 1021 de la Decisión controvertida, la Comisión examinó la normativa de siete países terceros, que, como sostenían diversos transportistas implicados, obligaba a estos a concertarse sobre los recargos, lo que obstaculizaba la aplicación de las normas de competencia pertinentes. La Comisión consideró que estos transportistas no habían demostrado que hubieran actuado forzados por dichos países terceros.

34 En quinto lugar, en los considerandos 1024 a 1035 de la misma Decisión, la Comisión estimó que la infracción única y continua podía afectar de manera significativa a los intercambios comerciales entre Estados miembros, entre las partes contratantes del acuerdo EEE y entre las partes contratantes del Acuerdo Aéreo CE-Suiza.

35 La sección 7 de la Decisión controvertida, titulada «Duración de la infracción», contiene los considerandos 1146 a 1169. Como se desprende del considerando 1146 de dicha Decisión, la Comisión entendió que la práctica colusoria controvertida había comenzado el 7 de diciembre de 1999 y había continuado hasta el 14 de febrero de 2006. En el mismo considerando 1146, precisó que dicha práctica colusoria había infringido:

– el artículo 101 TFUE, del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006, en el transporte aéreo entre aeropuertos dentro de la Unión;

– el artículo 101 TFUE, del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006, en el transporte aéreo en las rutas Unión-países terceros;

– el artículo 53 del Acuerdo EEE, del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006, en el transporte aéreo entre aeropuertos dentro del EEE (en lo sucesivo, «rutas intra-EEE»);

– el artículo 53 del Acuerdo EEE, del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006, en el transporte aéreo en las rutas EEE salvo Unión-países terceros;

– el artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza, del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006, en el transporte aéreo en las rutas Unión-Suiza.

36 En el considerando 1169 de la misma Decisión, la Comisión señaló que la duración de la infracción se extendía, en el caso de Cathay Pacific, del 4 de enero de 2000 al 14 de febrero de 2006.

37 En la sección 8 de la Decisión controvertida, la Comisión examinó las medidas correctoras y las multas que habían de imponerse, haciendo referencia a las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1/2003 (DO 2006, C 210, p. 2). En particular, basándose en el punto 37 de estas, aplicó una reducción del 50 % a los importes de base de las multas, teniendo en cuenta que una parte de los servicios relativos a las rutas entrantes y a las rutas desde el EEE y hacia países terceros, a excepción de las rutas Unión-Suiza, se prestaba fuera del territorio cubierto por el Acuerdo EEE y que, en consecuencia, una parte del perjuicio podía haberse producido fuera de dicho territorio. Además, con arreglo al punto 29 de las referidas Directrices, concedió a los transportistas implicados una reducción adicional de los importes de base de las multas del 15 %, debido a que algunos regímenes normativos habían fomentado la práctica colusoria controvertida.

38 Los artículos 1, 3 y 4 de la parte dispositiva de la Decisión controvertida tienen el siguiente tenor:

«Artículo 1

Al coordinar su comportamiento en materia de precios para la prestación de servicios de transporte aéreo de mercancías en todo el mundo por lo que se refiere al recargo por combustible, al [recargo por seguridad] y al pago de una comisión sobre los recargos, las siguientes empresas han cometido la siguiente infracción única y continua del artículo 101 [TFUE], del artículo 53 del [Acuerdo EEE] y del artículo 8 del [Acuerdo Aéreo CE-Suiza] en lo que atañe a las siguientes rutas y durante los siguientes períodos.

1) Las siguientes empresas han infringido el artículo 101 [TFUE] y el artículo 53 del Acuerdo EEE en lo referente a las rutas entre aeropuertos dentro del EEE, durante los siguientes períodos:

[…]

g) [Cathay Pacific], del 4 de enero de 2000 al 14 de febrero de 2006;

[…]

2) Las siguientes empresas han infringido el artículo 101 [TFUE] en lo referente a las [rutas Unión-países terceros], durante los siguientes períodos:

[…]
g) [Cathay Pacific], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;

[…]

3) Las siguientes empresas han infringido el artículo 53 del Acuerdo EEE en lo referente a las [rutas EEE salvo Unión-países terceros], durante los siguientes períodos:

[…]
g) [Cathay Pacific], del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006

[…]

4) Las siguientes empresas han infringido el artículo 8 del [Acuerdo Aéreo CE-Suiza] en lo referente a las [rutas Unión-Suiza], durante los siguientes períodos:

[…]
g) [Cathay Pacific], del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;

[…]

Artículo 3

Se imponen las siguientes multas por la infracción única y continua contemplada en el artículo 1 de la presente Decisión […]:

[…]

g) [Cathay Pacific], 57 120 000 [euros];

[…]

Artículo 4

Las empresas a las que se refiere el artículo 1 pondrán fin de forma inmediata a la infracción única y continua contemplada en dicho artículo, en la medida en que todavía no lo hubieran hecho.

Asimismo, se abstendrán de adoptar todo acto o comportamiento que pueda tener el mismo o similar objeto o efecto.»

Procedimiento ante el Tribunal General y sentencia recurrida

39 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General el 31 de mayo de 2017, Cathay Pacific interpuso un recurso por el que solicitaba la anulación del artículo 1, apartados 1 a 4, de la Decisión controvertida, en la medida en que la afecta, y la anulación del artículo 3 de dicha Decisión, en la medida en que le impuso una multa de 57 120 000 euros, o, con carácter subsidiario, la reducción del importe de dicha multa.

40 En apoyo de su recurso, Cathay Pacific invocó siete motivos de anulación. El primero se basaba en la comisión de un error de Derecho, un error de hecho y un error de apreciación y en la vulneración del derecho de defensa debido a que había sido considerada responsable de la infracción única y continua en las rutas intra-EEE y en las rutas Unión-Suiza. El segundo se basaba en la infracción del artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 y en la violación de los principios de seguridad jurídica, de «justicia» y de buena administración de la justicia. El tercero se basaba en la comisión de errores al imputar esta infracción a Cathay Pacific. El cuarto se basaba en la motivación insuficiente de la afirmación de que había participado en dicha infracción por lo que respecta a las rutas intra-EEE y a las rutas Unión-Suiza. El quinto motivo se basaba en la comisión de varios errores, en la violación del principio de igualdad de trato y en la falta de motivación en lo que concierne a las actividades de Cathay Pacific en Estados terceros habida cuenta de las particularidades de la normativa aplicable en dichos Estados. El sexto motivo se basaba en la falta de competencia de la Comisión para constatar y sancionar una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en las rutas entrantes. El séptimo motivo se basaba en la comisión de errores en el cálculo de la multa.

41 Mediante la sentencia recurrida, el Tribunal General, tras estimar el segundo motivo, anuló el artículo 1, apartados 1, letra g), y 4, letra g), de la Decisión controvertida en la medida en que afirmaba que Cathay Pacific había infringido el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE en lo que concierne a las rutas intra-EEE y el artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza en lo que respecta a las rutas Unión-Suiza.

42 A este respecto, consideró, en los apartados 239 y 243 de la sentencia recurrida, que el recurso interpuesto por Cathay Pacific contra la Decisión inicial no podía dar lugar a la suspensión del plazo de prescripción establecido en el artículo 25, apartado 6, del Reglamento n.º 1/2003, por lo que respecta a los comportamientos infractores relacionados con las rutas intra-EEE y con las rutas Unión-Suiza, dado que, a su juicio, dicha Decisión no abarcaba esos comportamientos infractores. Así, en el apartado 245 de la sentencia recurrida, concluyó que, al sancionar, en la Decisión controvertida, a Cathay Pacific por la infracción única y continua en lo que respecta a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, la Comisión había infringido las normas en materia de prescripción establecidas en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003.

43 Puesto que estimó este segundo motivo, el Tribunal General consideró, en los apartados 249 y 254 de la sentencia recurrida, que el examen de los motivos primero y cuarto resultaba inútil.

44 En el marco del ejercicio de su competencia jurisdiccional plena, el Tribunal General fijó, en el apartado 671 de la sentencia recurrida, el importe de la multa impuesta a Cathay Pacific en 47 040 000 euros.

Pretensiones de las partes en el recurso de casación

45 Mediante su recurso de casación, Cathay Pacific solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule el punto 3 del fallo de la sentencia recurrida.

– Estime las demás pretensiones formuladas en primera instancia.

– En consecuencia, anule las demás declaraciones de infracción que figuran en el artículo 1, apartados 1 a 4, de la Decisión controvertida, en la medida en que se refieren a ella, y anule el saldo restante de la multa que se le impuso mediante el artículo 3 de la Decisión controvertida.

– Con carácter subsidiario, en el ejercicio de su competencia jurisdiccional plena, anule o reduzca el saldo restante de la multa que se le impuso, por la existencia de errores objetivos en los fundamentos y en el razonamiento de la sentencia recurrida, tal como se describen en los seis motivos de casación.

– En cualquier caso, condene a la Comisión a cargar con las costas tanto del procedimiento de casación como del procedimiento ante el Tribunal General.

46 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

– Desestime el recurso de casación y condene en costas a Cathay Pacific.

– Con carácter subsidiario, si se estima el recurso de casación, devuelva el asunto al Tribunal General y reserve la decisión sobre las costas.

Sobre el recurso de casación

47 Cathay Pacific invoca seis motivos en apoyo de su recurso de casación. El primero se basa en que el Tribunal General consideró erróneamente que la Unión era competente en lo que concierne a un comportamiento relativo a las rutas entrantes. El segundo se basa en que el Tribunal General calificó erróneamente y aplicó de manera incorrecta la alegación denominada «de la obligación impuesta por el Estado» y no tuvo debidamente en cuenta los principios de cortesía internacional y de no injerencia en los asuntos de un tercer Estado soberano. El tercero se basa en que el Tribunal General no se pronunció sobre todas las alegaciones formuladas ante él. El cuarto, que habrá de examinarse después del quinto motivo de casación, se basa en la falta de motivación adecuada de la conclusión del Tribunal General según la cual Cathay Pacific había participado en una infracción única y continua y en la vulneración del principio de igualdad de trato. El quinto se basa en la comisión de errores de Derecho al apreciar pruebas que no están directamente relacionadas con las infracciones imputadas a Cathay Pacific y en un razonamiento deficiente en lo que respecta a las pruebas de la participación de esta última en la infracción única y continua. El sexto se basa en la comisión de errores de Derecho en la medida en que el Tribunal General consideró que la negativa al pago de comisiones infringía el artículo 101 TFUE o constituía una infracción única y continua.

Primer motivo de casación, basado en la falta de la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE a los servicios de transporte de mercancías entrantes

48 El primer motivo de casación de Cathay Pacific consta de cuatro partes.

49 Mediante la primera parte, Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al desnaturalizar los tres elementos acumulativos del criterio basado en los efectos cualificados de las prácticas contrarias a la competencia en la Unión (en lo sucesivo, «criterio de los efectos cualificados»). Mediante la segunda parte, alega que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar que la valoración del criterio de los efectos cualificados no es necesaria en lo que respecta a un comportamiento adoptado en el extranjero si este forma parte de una infracción única y continua cuyos otros elementos han tenido efectos en el EEE. Mediante la tercera parte, sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar que el criterio de los efectos cualificados no es pertinente en el caso de una restricción de la competencia por el objeto. Mediante la cuarta parte, alega que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al sustituir la motivación insuficiente de la Comisión por la suya propia.

50 Procede examinar en primer lugar la tercera parte de este motivo de casación.

Tercera parte del primer motivo de casación, basada en la existencia de errores de Derecho en el análisis de los efectos cualificados

– *Alegaciones de las partes*

51 Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en error al sugerir, en los apartados 122 y 123 de la sentencia recurrida, que, dado que la infracción única y continua detectada por la Comisión consiste en una restricción de la competencia por el objeto en el sentido del artículo 101 TFUE, no es necesario acreditar los efectos cualificados de dicha infracción en el interior del EEE. A este respecto, aduce que el razonamiento seguido por el Tribunal General en el apartado 118 de la sentencia recurrida equivale a considerar que la competencia de la Comisión para sancionar comportamientos adoptados fuera del EEE relativos a las rutas entrantes puede presumirse debido, por una parte, a que el concepto de «efecto» aparece en dicho artículo y, por otra parte, a que, en el supuesto de una infracción «por el objeto», no es necesario demostrar ningún efecto. Pues bien, a su juicio, tal postura es errónea. Para empezar, afirma que el criterio de los efectos cualificados se deriva de la exigencia según la cual un comportamiento debe tener un vínculo territorial con el mercado interior, respecto del cual la Comisión sea competente. A continuación, sostiene que el criterio de los efectos cualificados aplicable en el marco de una infracción del artículo 102 TFUE no puede ser el mismo que el que se aplica a una infracción del artículo 101 TFUE. Por último, aduce que un comportamiento adoptado fuera del EEE en relación con los servicios de transporte de mercancías entrantes no puede calificarse de restricción por el objeto de las normas de la Unión en materia de competencia, puesto que se refiere a la oferta de servicios de transporte de mercancías en un mercado exterior al EEE.

52 La Comisión sostiene que la tercera parte del primer motivo de casación carece de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

53 Procede señalar que el Tribunal General indicó, en el apartado 118 de la sentencia recurrida, que, ante un comportamiento que, como en el presente asunto, la Comisión consideró que revelaba tal grado de nocividad para la competencia en el mercado interior o en el EEE que podía calificarse de restricción de la competencia «por el objeto», en el sentido del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, la aplicación del criterio de los efectos cualificados no puede exigir la demostración de los efectos concretos que supone la calificación de un comportamiento de restricción de la competencia «por el efecto», en el sentido de dichas disposiciones.

54 Análogamente, indicó, en el apartado 122 de dicha sentencia, que interpretar el criterio de los efectos cualificados, como parece postular Cathay Pacific, en el sentido de que exige la prueba de los efectos concretos del comportamiento controvertido incluso en presencia de una restricción de la competencia «por el objeto», equivaldría a supeditar la competencia de la Comisión para constatar y sancionar una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE a un requisito que carece de fundamento en el texto de estas disposiciones.

55 El Tribunal General dedujo de lo anterior, en el apartado 123 de la referida sentencia, que Cathay Pacific, por un lado, no podía reprochar válidamente a la Comisión haber incurrido en error al declarar que se había cumplido el criterio de los efectos cualificados, siendo así que esta había indicado, en los considerandos 917, 1190 y 1277 de la Decisión controvertida, que no estaba obligada a efectuar una apreciación de los efectos contrarios a la competencia del comportamiento controvertido a la vista del objeto anticompetitivo de este último, y, por otro lado, que tampoco podía deducir de esos considerandos que la Comisión no había efectuado ningún análisis de los efectos producidos por ese comportamiento en el mercado interior o en el EEE a efectos de la aplicación del expresado criterio.

56 No obstante, como indican las mismas razones expuestas en segundo lugar en ese apartado 123, no puede deducirse de estos apartados impugnados por Cathay Pacific que, para considerar probado que el criterio de los efectos cualificados se cumplía en el caso de autos, el Tribunal General haya entendido que bastaba con que la práctica colusoria controvertida pudiera ser calificada de restricción de la competencia por el objeto.

57 En efecto, de una lectura conjunta de los apartados 114 a 133 de la sentencia recurrida se desprende que el Tribunal General se limitó a rechazar las alegaciones formuladas por Cathay Pacific, resumidas en los apartados apartado 103 y 104 de esa sentencia. Así, en esos apartados, expuso las razones por las que Cathay Pacific se equivocaba al sostener que el hecho de que, en la motivación de la Decisión controvertida relativa, en el caso de su considerando 917, a la calificación de la restricción de la competencia en cuestión y, en el caso de los considerandos 1190 y 1277 de esta, al cálculo de la multa, la Comisión hubiera indicado que no era necesario demostrar efectos contrarios a la competencia reales, al haberse demostrado el objeto contrario a la competencia de los comportamientos reprochados, significaba que la Comisión, a la vista de ese objeto contrario a la competencia, no había procedido a apreciar si tales comportamientos habían producido los efectos cualificados exigidos a efectos de establecer su competencia para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE a los servicios de transporte de mercancías entrantes.

58 Pues bien, por un lado, al responder, en esencia, que el criterio de los efectos cualificados, que fundamenta la competencia extraterritorial de la Comisión, se distingue de la cuestión de si la práctica colusoria controvertida puede calificarse de restricción de la competencia, en el sentido

del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE, el Tribunal General no incurrió en error de Derecho. Como señaló también el Abogado General en el punto 42 de sus conclusiones, el criterio de los efectos cualificados, en el que puede fundarse la competencia para la aplicación extraterritorial de las normas de competencia de la Unión y del EEE por la Comisión con arreglo al Derecho internacional público, no coincide con el criterio sustancial relativo a la restricción de la competencia, por el objeto o por el efecto, en el mercado interior de la Unión o en el EEE, al que está sujeta la competencia de la Comisión para constatar y sancionar con arreglo al Derecho de la Unión una infracción de dichas normas de competencia.

59 Por otro lado, el análisis del Tribunal General dirigido a determinar si la Comisión había estimado correctamente que el criterio de los efectos cualificados se cumplía en el caso de autos se expone en los apartados 111 a 180 de la sentencia recurrida, por lo que se refiere a la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente, y en los apartados 181 a 190 de la misma sentencia, por lo que se refiere a la infracción única y continua considerada en su conjunto.

60 En estas circunstancias, Cathay Pacific efectúa una lectura errónea de la sentencia recurrida al sostener que el Tribunal General consideró que era posible, con el fin de establecer, sobre la base del criterio de los efectos cualificados, la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE a comportamientos adoptados fuera del territorio del EEE, prescindir de la demostración de tales efectos cuando dichos comportamientos pueden calificarse de restricción de la competencia por el objeto.

61 Por consiguiente, las alegaciones expuestas en el apartado 51 de la presente sentencia deben desestimarse por infundadas.

Primera parte del primer motivo de casación, basada en la desnaturalización de los elementos constitutivos del criterio de los efectos cualificados

– *Alegaciones de las partes*

62 Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General desnaturalizó cada uno de los tres elementos constitutivos del criterio de los efectos cualificados, a saber, el carácter previsible de dichos efectos, su carácter sustancial y su carácter inmediato.

63 En primer lugar, por lo que respecta al supuesto carácter previsible de los efectos del comportamiento infractor en el EEE, Cathay Pacific sostiene que, contrariamente a lo que se afirma en los apartados 134 a 150 de la sentencia recurrida, su comportamiento en relación con los servicios entrantes en el EEE no tuvo tal efecto en el interior del EEE. A este respecto, indica que el razonamiento seguido por el Tribunal General en los apartados 142 a 147 de dicha sentencia para llegar a esta conclusión es «de carácter sintético y simplista», y afirma que una evaluación de la probabilidad de repercusión requiere generalmente un análisis fáctico y económico complejo. A este respecto, afirma que tal análisis económico se realizó efectivamente durante el procedimiento de primera instancia, pero el Tribunal General se negó a tenerlo en cuenta.

64 En segundo lugar, por lo que respecta al supuesto carácter sustancial de estos efectos en el EEE, Cathay Pacific sostiene que, en los apartados 151 a 161 de la sentencia recurrida, el Tribunal General interpretó erróneamente el concepto de «carácter sustancial» de los efectos del

comportamiento infractor en el EEE. Alega que, en el apartado 160 de dicha sentencia, el Tribunal General reconoció que las compañías aéreas afectadas representaban conjuntamente el 34 % de la oferta de servicios entrantes en el EEE, de la que Cathay Pacific no suponía más que una pequeña parte. A su parecer, tal proporción dista mucho de ser sustancial. Añade que, en el apartado 153 de dicha sentencia, el único efecto mencionado por el Tribunal General en el interior del EEE es la supuesta incidencia en el precio de las mercancías importadas en el EEE. Sin embargo, no proporcionó ninguna indicación sobre la parte de esas mercancías efectivamente representada por los servicios entrantes de Cathay Pacific. Añade que los apartados 154 a 158 de la misma sentencia carecen de pertinencia para demostrar la incidencia del comportamiento adoptado en el extranjero en el precio de las mercancías importadas en el EEE. Por último, Cathay Pacific critica el razonamiento que figura en el apartado 159 de la sentencia recurrida en la medida en que dicho razonamiento se limita a remitir al considerando 1031 de la Decisión inicial, siendo así que este considerando se refiere a una decisión relativa al transporte de mercancías marítimo transatlántico. Por tanto, esta referencia no se refiere al transporte de mercancías aéreo de que se trata y, además, a su parecer, únicamente permite demostrar que el precio de los servicios de transporte representaba una «parte», y no una «parte sustancial», del precio final de las mercancías.

65 En tercer lugar, en cuanto al supuesto carácter inmediato de dichos efectos en el EEE, Cathay Pacific alega que, contrariamente a lo que se indica en los apartados 162 a 170 de la sentencia recurrida, su comportamiento en relación con los servicios entrantes en el EEE no tuvo ningún efecto inmediato o directo en el interior del EEE. Sostiene que, en los apartados 145, 146, 147 y 164 de dicha sentencia, el Tribunal General admitió que cualquier efecto del comportamiento controvertido dentro del EEE o del mercado interior solo podía ser indirecto, porque los servicios entrantes en el EEE se vendieron a clientes fuera del EEE y porque, para tener un efecto en el interior del EEE, habría sido necesario que esos compradores exteriores al EEE repercutieran el sobrecoste a clientes situados en el interior del EEE. Pues bien, a su parecer, un efecto indirecto no es, en principio, inmediato. A este respecto, aduce que el enfoque adoptado por el Tribunal General equivale a considerar que la Comisión puede aplicar el artículo 101 TFUE a una práctica colusoria en cualquier lugar del mundo si esta ha dado lugar a un aumento de los precios, por una parte, de mercancías que, de no haber actuado los participantes en la práctica colusoria, habrían acabado vendiéndose dentro del EEE, o, por otra parte, de cualquier servicio indirectamente asociado a tales mercancías.

66 La Comisión sostiene que la primera parte del primer motivo de casación debe ser desestimada.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

67 Procede recordar que, conforme al artículo 256 TFUE, apartado 1, párrafo segundo, y al artículo 58, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el recurso de casación se limita a las cuestiones de Derecho.

68 Así, cuando el Tribunal General haya comprobado o apreciado los hechos, el Tribunal de Justicia será competente para ejercer, en virtud del artículo 256 TFUE, únicamente el control de la calificación jurídica de estos y de las consecuencias jurídicas que de ellos se hayan deducido (véanse, en este sentido, las sentencias de 28 de mayo de 1998, Deere/Comisión, C-7/95 P, EU:C:1998:256, apartado 21, y de 11 de enero de 2024, Planistat Europe y Charlot/Comisión, C-363/22 P, EU:C:2024:20, apartado 50 y jurisprudencia citada).

69 En cambio, el Tribunal General es el único competente para comprobar y apreciar los hechos pertinentes y los elementos probatorios. En efecto, siempre que dichas pruebas se hayan obtenido de modo regular y se hayan observado los principios generales del Derecho y las normas procesales aplicables en materia de carga y de aportación de la prueba, corresponde únicamente al Tribunal General apreciar el valor que debe atribuirse a los elementos que le hayan sido presentados. La apreciación de esos hechos y pruebas no constituye, por tanto, salvo en el supuesto de desnaturalización de estos, una cuestión de Derecho sujeta como tal al control del Tribunal de Justicia en el marco de un recurso de casación (sentencias de 28 de mayo de 1998, Deere/Comisión, C-7/95 P, EU:C:1998:256, apartado 22, y de 18 de marzo de 2021, Pometon/Comisión, C-440/19 P, EU:C:2021:214, apartado 50 y jurisprudencia citada).

70 A este respecto, cuando un recurrente alega una desnaturalización de los elementos de prueba por parte del Tribunal General, debe, de conformidad con los artículos 256 TFUE, 58, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y 168, apartado 1, letra d), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, indicar de manera precisa los elementos que, a su juicio, han sido desnaturalizados por este y demostrar los errores de análisis que, a su parecer, llevaron al Tribunal General a incurrir en esa desnaturalización. Por otra parte, es jurisprudencia reiterada que la desnaturalización debe resultar manifiesta a la vista de los documentos que obran en autos, sin necesidad de efectuar una nueva apreciación de los hechos y de las pruebas (sentencia de 10 de noviembre de 2022, Comisión/Valencia Club de Fútbol, C-211/20 P, EU:C:2022:862, apartado 55 y jurisprudencia citada). Así pues, no basta con demostrar que un documento pueda ser objeto de una interpretación diferente de la realizada por el Tribunal General (sentencia de 5 de marzo de 2024, Kočner/Europol, C-755/21 P, EU:C:2024:202, apartado 96 y jurisprudencia citada).

71 Procede recordar que, conforme al artículo 256 TFUE, apartado 1, párrafo segundo, al artículo 58, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y a los artículos 168, apartado 1, letra d), y 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, un recurso de casación debe indicar de manera precisa los elementos impugnados de la sentencia cuya anulación se solicita, así como los fundamentos jurídicos que sustenten de manera específica dicha pretensión, so pena de que se declare la inadmisibilidad del recurso de casación o del motivo de que se trate. Así pues, los elementos del recurso de casación que no contienen ninguna argumentación dirigida específicamente a identificar el error de Derecho del que supuestamente adolece la sentencia recurrida no responden a esta exigencia y deben rechazarse por ser inadmisibles (sentencia de 4 de octubre de 2024, Ferriere Nord/Comisión, C-31/23 P, EU:C:2024:851, apartados 51 y 52 y jurisprudencia citada).

72 En el caso de autos, en primer lugar, por lo que respecta al carácter previsible de los efectos del comportamiento infractor, Cathay Pacific aduce, en esencia, que el Tribunal General siguió un razonamiento simplista y no tuvo en cuenta el análisis económico que le había proporcionado.

73 No obstante, por una parte, con esta afirmación, Cathay Pacific se limita, en esencia, a recordar el contenido de los apartados 142 y 147 de la sentencia recurrida, que corresponden, respectivamente, al apartado introductorio y al apartado concluyente del razonamiento del Tribunal General, mediante el que este respondió a la cuestión de si los transportistas implicados podían prever que los transitarios repercutirían el sobrecoste a los expedidores. Así pues, a parte de la afirmación general de que el razonamiento seguido por el Tribunal General es «de carácter sintético y simplista», Cathay Pacific no formula ninguna argumentación jurídica dirigida a demostrar que el Tribunal General incurrió en error de Derecho a este respecto.

74 Por otra parte, en cuanto al análisis económico presentado en primera instancia, el Tribunal General indicó claramente, en el apartado 140 de la sentencia recurrida, las razones por las que no tuvo en cuenta dicho análisis, precisando que Cathay Pacific no había identificado los pasajes concretos del informe de 48 páginas que pretendía invocar, y ni siquiera había sostenido que dicho informe pudiera demostrar que el contexto económico y jurídico pertinente era tal que hacía imprevisible el aumento del nivel de los recargos debido al comportamiento controvertido, extremo que esta última no discute. Aunque reprocha al Tribunal General haber incurrido en desnaturalización, Cathay Pacific pretende, en realidad, cuestionar la apreciación de esta prueba efectuada por el Tribunal General en ese apartado 140, sin indicar por qué dicha apreciación es manifiestamente errónea, lo que, de conformidad con la jurisprudencia recordada en los apartados 69 y 70 de la presente sentencia, es inadmisible en la fase de casación.

75 En segundo lugar, por lo que respecta al carácter sustancial de estos efectos, procede señalar que Cathay Pacific se limita a afirmar que, en los apartados 151 a 161 de la sentencia recurrida, el Tribunal General interpretó erróneamente este concepto de «carácter sustancial», alegando que varios elementos del razonamiento de este último no son pertinentes, en particular la afirmación de que las compañías aéreas de que se trata representaban conjuntamente el 34 % de la oferta de servicios entrantes en el EEE, la mención de una supuesta incidencia en el precio de las mercancías importadas en el EEE sin precisar la parte que representan efectivamente los propios servicios entrantes de Cathay Pacific, y la remisión realizada en el apartado 159 de dicha sentencia a una decisión relativa al transporte de mercancías marítimo transatlántico.

76 Por lo tanto, es preciso señalar que, mediante estas alegaciones, Cathay Pacific insta al Tribunal de Justicia, so pretexto de una alegación de desnaturalización, a efectuar una nueva apreciación de los hechos ya efectuada por el Tribunal General en esos apartados, lo cual excede de la competencia del Tribunal de Justicia en casación, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia.

77 En tercer lugar, por lo que respecta al carácter inmediato de dichos efectos, Cathay Pacific aduce, en esencia, que el Tribunal General no ha demostrado tal carácter inmediato, sino que lo ha deducido erróneamente de un efecto indirecto del comportamiento infractor en el EEE o en el mercado interior.

78 No obstante, es preciso señalar que, con el pretexto de reprochar al Tribunal General la desnaturalización del requisito de inmediación, las alegaciones de Cathay Pacific relativas a la supuesta falta de carácter inmediato de los efectos del comportamiento infractor en el EEE pretenden, en realidad, obtener, una vez más, una nueva apreciación de los hechos invocando un supuesto efecto indirecto de dicho comportamiento en el EEE. Por lo demás, en contra de lo que sostiene Cathay Pacific, el Tribunal General no apreció en modo alguno, en los apartados 145 a 147 y 164 de la sentencia recurrida, que se hubiera producido tal efecto indirecto, pues estos se limitan a poner de manifiesto que los transportistas implicados podían prever que el comportamiento infractor en cuestión tendría como efecto, en la medida en que se refería a las rutas entrantes, un aumento del precio de las mercancías importadas en el EEE. En consecuencia, procede declarar la inadmisibilidad de estas alegaciones, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia.

79 Por lo tanto, procede declarar la inadmisibilidad de la primera parte del primer motivo de casación.

Cuarta parte del primer motivo de casación, basada en una sustitución de motivos ilegal

– *Alegaciones de las partes*

80 Cathay Pacific sostiene que, en la sentencia recurrida, el Tribunal General sustituyó la motivación insuficiente de la Comisión por la suya propia en lo que respecta a la determinación del criterio de los efectos cualificados. Afirma que la motivación que figura a este respecto en la Decisión controvertida se limita al considerando 1045 de dicha Decisión. Ahora bien, la sentencia recurrida dedica ochenta apartados al examen por el Tribunal General del criterio de los efectos cualificados.

81 Más concretamente, aduce que el Tribunal General sustituyó la motivación de la Comisión por la suya propia en lo que respecta a los siguientes aspectos. En primer lugar, afirma que el Tribunal General examinó detalladamente cada uno de los tres componentes del criterio de los efectos cualificados, mientras que la Comisión se limitó a citarlos sin comprobar en profundidad si se cumplía individualmente cada uno de ellos. En segundo lugar, sostiene que la Decisión controvertida no hace, a este respecto, mención alguna, para empezar, de la presunción de repercusión de los recargos por los transitarios a los expedidores, mencionada por el Tribunal General en los apartados 125 a 127 y 137 a 140 de la sentencia recurrida; a continuación, del concepto de «nexo causal» introducido por el Tribunal General en los apartados 162 y siguientes de dicha sentencia, y, por último, de la afirmación contenida en el apartado 131 de dicha sentencia. En tercer lugar, afirma que la Decisión controvertida no contiene un análisis de los efectos de la infracción única y continua considerada en su conjunto, señalados y analizados por el Tribunal General en los apartados 106 y 163 a 178 de la misma sentencia.

82 La Comisión sostiene que la cuarta parte del primer motivo de casación carece de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

83 Procede recordar que, ciertamente, de la jurisprudencia resulta que el alcance el alcance del control de legalidad previsto en el artículo 263 TFUE se extiende a todos los elementos de las decisiones de la Comisión relativos a los procedimientos de aplicación de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE, cuyo control en profundidad, tanto de hecho como de Derecho, garantiza el Tribunal General, a la luz de los motivos invocados por los recurrentes. Ahora bien, debe recordarse que, al efectuar este control, los órganos jurisdiccionales de la Unión no pueden en ningún caso sustituir la motivación del autor del acto impugnado por la suya propia (sentencia de 4 de julio de 2024, Westfälische Drahtindustrie y Pampus Industriebeteiligungen/Comisión, C-70/23 P, EU:C:2024:580, apartado 38 y jurisprudencia citada).

84 El Tribunal General no puede colmar mediante su propia motivación una laguna en la motivación del acto impugnado, de forma que su examen no guarde relación con ninguna apreciación contenida en tal acto (sentencia de 18 de julio de 2013, UEFA/Comisión, C-201/11 P, EU:C:2013:519, apartado 65 y jurisprudencia citada).

85 No obstante, cuando el Tribunal General se limita a responder a las alegaciones invocadas ante él, explicitando así la motivación del acto impugnado, no cabe considerar que esté sustituyendo la motivación del autor de dicho acto por la suya propia (véanse, en este sentido, las sentencias de 12 de junio de 2014, Deltafina/Comisión, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, apartado 56, y de 23 de noviembre de 2023, Ryanair/Comisión, C-209/21 P, EU:C:2023:905, apartado 49).

86 En el caso de autos, como se desprende de los apartados 108 y 124 de la sentencia recurrida, la primera frase del considerando 1045 de la Decisión controvertida contenía, siquiera sea de manera sucinta, los elementos que permitieron al Tribunal General comprobar que la Comisión había acreditado su competencia extraterritorial con arreglo al criterio de los efectos cualificados. En efecto, tales elementos, leídos a la luz de los otros considerandos pertinentes de dicha Decisión, recordados en los apartados 129, 136 a 139, 143, 146, 154 a 156, 159 y 160 de esa sentencia, permitieron al Tribunal General comprobar que la Comisión había acreditado efectivamente la existencia de tales efectos. Por otra parte, de los apartados 114 a 180 de dicha sentencia se desprende que el Tribunal General se limitó en ellos a responder a las alegaciones que Cathay Pacific había formulado ante él y a explicitar la motivación de la Decisión controvertida, concretamente extrayendo algunas indicaciones de los extremos que figuraban en esta. Por lo tanto, a la vista de la jurisprudencia recordada en el apartado anterior de la presente sentencia, la sustitución de la motivación alegada no ha resultado probada.

87 Por consiguiente, las alegaciones expuestas en los apartados 80 y 81 de la presente sentencia deben ser desestimadas por infundadas.

Segunda parte del primer motivo de casación, relativa a la necesidad de evaluar el criterio de los efectos cualificados en lo que concierne a un comportamiento adoptado en el extranjero

– *Alegaciones de las partes*

88 Cathay Pacific alega que el razonamiento del Tribunal General que figura en los apartados 181 a 190 de la sentencia recurrida y, en particular, en el apartado 188 de dicha sentencia, es erróneo. A este respecto, afirma que, de la sentencia de 6 de septiembre de 2017, Intel/Comisión (C-413/14 P, EU:C:2017:632), se desprende que el concepto de «infracción única y continua» no puede utilizarse para ampliar artificialmente la competencia prevista en el artículo 101 TFUE. Sostiene, en particular, que un comportamiento adoptado en el extranjero no puede considerarse ilegal en virtud de dicho artículo sin que se haya demostrado específicamente que dicho comportamiento afecta al EEE y al mercado interior. Si un acuerdo o práctica concertada no tiene por objeto o efecto restringir la competencia dentro del EEE y del mercado interior, dicho acuerdo o práctica no puede formar parte de una supuesta infracción única y continua.

89 Cathay Pacific añade que la infracción única y continua alegada en la Decisión controvertida es diferente de la examinada por el Tribunal de Justicia en el asunto que dio lugar a dicha sentencia. En efecto, en el caso de autos, las ventas de servicios de transporte de mercancías se realizaron localmente, es decir, en los aeropuertos de los que proceden los envíos, de modo que los mercados pertinentes son de carácter local. Un comportamiento relativo a los mercados de las rutas entrantes no tendría ningún efecto en los mercados de las rutas salientes del EEE, ya que el juego de la competencia es diferente en cada mercado.

90 La Comisión sostiene que la segunda parte del primer motivo de casación es infundada.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

91 Procede observar que, mediante el sexto motivo invocado ante el Tribunal General, Cathay Pacific se limitaba a cuestionar la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al comportamiento controvertido en la medida en que tiene relación con los servicios de transporte de mercancías entrantes. A este respecto, el Tribunal General llegó

a la conclusión, en el apartado 180 de la sentencia recurrida, de que la Comisión podía considerar fundadamente que se cumplía el criterio de los efectos cualificados en lo tocante a la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada de forma aislada, de modo que la competencia de la Comisión, objeto de impugnación, para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al comportamiento controvertido quedaba acreditada. De ello se sigue que era redundante que el Tribunal General procediera a examinar, en los apartados 181 a 190 de la sentencia recurrida, si la Comisión, con el fin de acreditar su competencia para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al comportamiento controvertido, podía también fundadamente estimar, en el considerando 1046 de la Decisión controvertida, que el criterio de los efectos cualificados en lo que respecta a los efectos de la infracción única y continua considerada en su conjunto quedaba satisfecho.

92 De igual forma, como resulta del anterior análisis relativo a las partes primera, tercera y cuarta del primer motivo de casación, el Tribunal General no incurrió en los errores de Derechos alegados al llegar a esta conclusión en el apartado 180 sentencia recurrida.

93 A la vista de lo anterior, procede declarar que la presente parte del primer motivo de casación tiene por objeto fundamentos jurídicos de la sentencia recurrida reiterativos. Pues bien, según reiterada jurisprudencia, las alegaciones dirigidas contra fundamentos jurídicos reiterativos de una resolución del Tribunal General no pueden dar lugar a la anulación de dicha resolución y son, por tanto, inoperantes (sentencias de 15 de octubre de 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/Comisión, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P a C-252/99 P y C-254/99 P, EU:C:2002:582, apartado 537, y de 4 de octubre de 2024, thyssenkrupp/Comisión, C-581/22 P, EU:C:2024:821, apartado 263 y jurisprudencia citada).

94 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede desestimar el primer motivo de casación en su totalidad.

Segundo motivo de casación, relativo al motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado

95 Mediante su segundo motivo de casación, Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en errores de Derecho al aplicar los criterios que permiten apreciar la existencia de una obligación impuesta por el Estado que justifique la inaplicación del artículo 101 TFUE y en su interpretación del Derecho extranjero aplicable y de las exigencias impuestas por las autoridades reguladoras locales, concretamente las de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China (en lo sucesivo, «Hong Kong»), de Japón, de la República de la India y de la República de Singapur. A su parecer, debería haber concluido que concurrían los criterios pertinentes. Cathay Pacific añade que, en la medida en que el contenido del Derecho extranjero es un elemento de hecho que debe determinarse de conformidad con las pruebas de que dispone el órgano jurisdiccional responsable del control, el Tribunal General desnaturalizó de manera inaceptable las pruebas relativas a los derechos y a las prácticas administrativas de dichos países terceros. Cathay Pacific articula los errores específicos supuestamente cometidos a este respecto en seis partes, que procede examinar sucesivamente.

Primera parte del segundo motivo de casación, basada en la interpretación errónea del sentido de los acuerdos relativos a los servicios aéreos en Hong Kong

– *Alegaciones de las partes*

96 Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General interpretó erróneamente las disposiciones de los acuerdos relativos a los servicios aéreos (en lo sucesivo, «ASA») celebrados por Hong Kong. A este respecto sostiene que, en los apartados 424 y 425 de la sentencia recurrida, el Tribunal General reconoce acertadamente, como hizo la Comisión, que las disposiciones de los ASA aprobaban y autorizaban las consultas entre transportistas. Afirma que, no obstante, consideró erróneamente que dichas consultas no eran necesarias. Ahora bien, según Cathay Pacific, el tenor de los ASA precisa que, antes de que pueda presentarse una solicitud individual de una compañía aérea designada, es preciso intentar resolver previamente el asunto mediante consulta, por lo que esta etapa no puede ignorarse.

97 La Comisión alega que esta parte del segundo motivo de casación es infundada.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

98 Procede señalar que de las apreciaciones del Tribunal General que figuran en los apartados 424 y 425 de la sentencia recurrida se desprende que, aunque Cathay Pacific sostenía que los ASA celebrados por Hong Kong preveían o autorizaban la coordinación en materia de tarifas y que el comportamiento de los transportistas estaba oficialmente aprobado o autorizado, estas alegaciones no desvirtuaban las apreciaciones que figuran en la Decisión controvertida según las cuales los ASA se limitan a autorizar consultas sobre los precios, sin imponer ninguna obligación en este sentido.

99 En el caso de autos, es preciso señalar que, mediante la primera parte de su segundo motivo de casación, Cathay Pacific pretende obtener una nueva apreciación del contenido de dichos acuerdos, por lo que procede declarar la inadmisibilidad de esta parte del segundo motivo de casación, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia, puesto que, so pretexto de reprochar al Tribunal General una desnaturalización de dichos acuerdos, pretende obtener una nueva apreciación de los hechos, sin indicar de qué modo, como exige la jurisprudencia recordada en el apartado 70 de la presente sentencia, la interpretación de estos por parte del Tribunal General es manifiestamente errónea.

100 Por consiguiente, procede declarar la inadmisibilidad de la primera parte del segundo motivo de casación.

Segunda parte del segundo motivo de casación, basada en que el Tribunal General hizo caso omiso erróneamente de las pruebas presentadas ante él o las desnaturalizó

– *Alegaciones de las partes*

101 Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en error al hacer caso omiso de las pruebas expuestas ante él por un experto en Derecho de Hong Kong o al desnaturalizar dichas pruebas. Indica que el contenido del Derecho y de las prácticas administrativas de Hong Kong fue presentado ante el Tribunal de General en un informe de dicho experto y que ese contenido fue

acreditado por el Departamento de Aviación Civil de Hong Kong (en lo sucesivo, «DAC»). Según afirma, la conclusión del Tribunal General según la cual Cathay Pacific, o cualquier otro proveedor de servicios de transporte aéreo de mercancías procedente de Hong Kong, disponía de una solución alternativa realista a la solicitud colectiva de autorización de un recargo por combustible constituye una desnaturalización de las pruebas que se le presentaron, ya que tal solución no existe. Añade que el Tribunal General incurrió en este error pese a que reconoció, en el apartado 436 de la sentencia recurrida, que la Comisión, en el considerando 988, letra a), de la Decisión controvertida, había interpretado erróneamente un escrito del DAC que, contrariamente a la interpretación realizada por la Comisión en dicho considerando, no indicaba claramente que hubiera sido posible presentar una solicitud individual para un recargo sobre el carburante de tipo fijo.

102 La Comisión sostiene que esta parte del segundo motivo de casación es infundada.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

103 Procede señalar que es cierto que en el apartado 436 de la sentencia recurrida, el Tribunal General indicó que, contrariamente a lo que había declarado la Comisión en el considerando 988, letra a), de la Decisión controvertida, la posibilidad de presentar solicitudes individuales relativas al recargo por seguridad no se desprendía claramente del escrito del DAC mencionado en dicho considerando. No obstante, en el apartado 439 de la sentencia recurrida, el Tribunal General también declaró que dicho escrito no era más que uno de los elementos examinados en el considerando 988 de la Decisión controvertida y que el mero hecho de que dicho escrito no demostrara que el DAC permitía examinar solicitudes individuales relativas al recargo por combustible no bastaba para contradecir todos los motivos expuestos por la Comisión en los considerandos 987 a 989 de dicha Decisión.

104 En estas circunstancias, procede considerar que, so pretexto de una alegación de desnaturalización, Cathay Pacific solicita, en esencia, al Tribunal de Justicia, mediante la presente parte del segundo motivo de casación, que proceda a una nueva apreciación de los hechos ya examinados por el Tribunal General en esos apartados, sin indicar por qué dicha apreciación es manifiestamente errónea, lo cual, de conformidad con la jurisprudencia recordada en los apartados 69 y 70 de la presente sentencia, excede de la competencia del Tribunal de Justicia en el marco del recurso de casación.

105 Así pues, procede declarar la inadmisibilidad de la segunda parte del segundo motivo de casación.

Tercera parte del segundo motivo de casación, basada en la violación de los principios del Derecho internacional público

– *Alegaciones de las partes*

106 Cathay Pacific alega que puesto que el Tribunal General declaró, en el apartado 432 de la sentencia recurrida, que el régimen de aprobación colectiva aplicable en Hong Kong era obligatorio para la aprobación de un recargo por carburante basado en un índice, no podía declarar, en el apartado 451 de dicha sentencia, en virtud del criterio del Derecho de la Unión aplicable, que no existía tal obligación debido a que la recurrente «no [había] demostrado que el marco normativo

de Hong Kong […] habría hecho imposible presentar una solicitud individual ante el [DAC] para un [recargo por combustible] de cuantía fija». Según afirma, de este modo, el Tribunal General violó «los principios del Derecho internacional público».

107 Por una parte, sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar que de una declaración del DAC relativa a las solicitudes individuales se desprendía que existía otro medio realista para obtener la aprobación de un recargo por carburante, y al deducir de esta circunstancia que Cathay Pacific no podía invocar el motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado. Aduce que, además, aplicó su propio criterio de manera errónea y absurda, puesto que concluyó, en ese apartado 451, que Cathay Pacific no había demostrado que el marco normativo de Hong Kong la obligara a mantener conversaciones acerca de sus tarifas con otros transportistas y que hacía imposible la presentación de una solicitud individual ante el DAC para un recargo por combustible de cuantía fija. Por lo tanto, considera que el Tribunal General también incurrió en error al considerar que Cathay Pacific no había demostrado que la Comisión hubiera considerado erróneamente, en la Decisión controvertida, que la normativa de Hong Kong no se oponía a la aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1. A este respecto, sostiene que la posibilidad de presentar una solicitud individual ante el DAC se contempló por primera vez en septiembre de 2006, es decir, después de los primeros registros llevado a cabo por la Comisión. Añade que, en cualquier caso, esta posibilidad solo era teórica y estaba sujeta a condiciones.

108 Por otra parte, Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al no reconocer que correspondía al legislador de la Unión, por un lado, y a las autoridades públicas de terceros países, por otro, «prever y aplicar un sistema que persiguiera objetivos distintos mediante métodos diferentes», extremo que debería haber tenido en cuenta al interpretar el criterio de la «obligación jurídica» impuesta a la empresa afectada. Considera que, en este contexto, el Tribunal General limitó erróneamente la aplicación del principio de la obligación impuesta por el Estado a aquellas situaciones en las que dicha empresa pueda demostrar que era imposible encontrar ninguna otra posibilidad de cumplir el Derecho extranjero en cuestión. A su parecer, al pronunciarse de este modo, interpretó erróneamente el criterio jurídico aplicable, en particular a la luz de los principios de cortesía internacional y de no injerencia.

109 La Comisión sostiene que la tercera parte del segundo motivo de casación carece de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

110 En primer lugar, es preciso señalar que Cathay Pacific critica, en esencia, el apartado 451 de la sentencia recurrida, en el que el Tribunal General, tras analizar las alegaciones y evaluar los elementos fácticos que se le habían presentado, concluyó que Cathay Pacific «no [había] demostrado que el marco normativo de Hong Kong la obligara a discutir sus tarifas con otros transportistas e imposibilitara la presentación de una solicitud individual ante el DAC relativa a un recargo por combustible de cuantía fija [y que,] por consiguiente, no [había acreditado] que la Comisión [hubiera] errado al considerar, en la Decisión [controvertida], que la normativa de Hong Kong no impedía la aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1». Así pues, mediante esta alegación, Cathay Pacific solicita al Tribunal de Justicia que proceda a una nueva apreciación de los hechos ya apreciados por el Tribunal General, lo cual excede de la competencia del Tribunal de Justicia en casación, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia, ya que no se ha invocado ninguna desnaturalización de estos hechos.

111 Por otra parte, en la medida en que, mediante esta alegación, Cathay Pacific reprocha al Tribunal General haber hecho recaer sobre ella la carga de una prueba imposible de aportar, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, corresponde a la Comisión aportar las pruebas que acrediten de modo suficiente en Derecho, la existencia de hechos constitutivos de una infracción del Derecho de la competencia. En cambio, corresponde a la empresa que invoca un motivo de defensa contra la constatación de tal infracción demostrar que ese motivo de defensa debe acogerse. No obstante, aun cuando la carga de la prueba recaiga, según estos principios, bien en la Comisión, bien en la empresa de que se trate, los elementos de hecho que invoca una parte pueden obligar a la otra a dar una explicación o una justificación sin la cual es posible concluir que se han respetado las normas en materia de carga de la prueba (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de diciembre de 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, apartado 120 y jurisprudencia citada).

112 Pues bien, el Tribunal General declaró, en los apartados 423 a 450 de la sentencia recurrida, que los elementos aportados por Cathay Pacific no contradecían las conclusiones de la Comisión. En efecto, en los apartados 424 a 425 de dicha sentencia, indicó que los ASA autorizaban ciertamente consultas sobre tarifas, pero que no imponían una coordinación obligatoria. A continuación, en los apartados 426 a 431 de dicha sentencia, observó que la práctica administrativa del DAC demostraba que, si bien este favorecía las solicitudes colectivas, podía no obstante aceptar solicitudes individuales, en particular para un recargo por carburante de cuantía fija. Por último, en los apartados 432 a 450 de la misma sentencia, el Tribunal General declaró que los documentos aportados, incluidos los dictámenes jurídicos y los escritos del DAC, no bastaban para demostrar la existencia de una obligación legal o de una presión irresistible que impusiera la coordinación de tarifas.

113 En este contexto, el Tribunal General pudo considerar, sin invertir la carga de la prueba, que, a falta de pruebas presentadas por Cathay Pacific, la Comisión no solo había demostrado la participación de esta empresa en la coordinación de tarifas, sino que, como se desprende, en particular, del apartado 425 de la sentencia recurrida, también había constatado, en los considerandos 984, 985 y 991 de la Decisión controvertida, que los ASA pertinentes no imponían consultas sobre precios entre transportistas. Por consiguiente, correspondía a Cathay Pacific aportar pruebas de que su comportamiento en Hong Kong estaba justificado en virtud de tal obligación derivada de la normativa local. A falta de tales pruebas, el Tribunal General pudo fundadamente desestimar las alegaciones basadas en la supuesta imposibilidad de presentar solicitudes individuales ante el DAC y, en consecuencia, concluir, en el apartado 451 de la sentencia recurrida, que la normativa de Hong Kong no impedía la aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1.

114 En segundo lugar, procede señalar que Cathay Pacific critica, en esencia, las apreciaciones del Tribunal General que figuran en los apartados 458 a 472 de la sentencia recurrida, y más concretamente el hecho de que, a su parecer, el Tribunal General adoptó una visión injustamente restrictiva del motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado, limitando su aplicación a aquellas situaciones en las que la empresa de que se trate pueda demostrar que era imposible encontrar ninguna otra posibilidad de cumplir el Derecho extranjero en cuestión, sin identificar no obstante con precisión un error de Derecho.

115 Pues bien, procede observar que, en los apartados 461 a 472 de la sentencia recurrida, el Tribunal General desestimó esencialmente las alegaciones de Cathay Pacific basándose en apreciaciones fácticas. Así, declaró, en el apartado 462 de dicha sentencia, que la premisa en que se basaban las alegaciones de Cathay Pacific era errónea, puesto que del escrito del DAC no se desprendía que

todas las solicitudes relativas al recargo por carburante debieran presentarse colectivamente y que, en cualquier caso, no había demostrado que el DAC exigiera que los transportistas coordinaran sus tarifas. También subrayó, en los apartados 466 a 471 de la misma sentencia, que ningún elemento demostraba que la Comisión hubiera reconocido o confirmado la existencia de una obligación normativa de coordinación de tarifas en Hong Kong. En estas circunstancias, la crítica formulada por Cathay Pacific equivale, en realidad, a solicitar al Tribunal de Justicia una nueva apreciación de los hechos, lo que es inadmisible de conformidad con la jurisprudencia citada en el apartado 69 de la presente sentencia.

116 Por otra parte, el Tribunal General precisó, en los apartados 463 a 466 de la sentencia recurrida, que Cathay Pacific no había explicado de qué modo los principios de Derecho internacional que invocaba podían dar lugar a la anulación total o parcial de la Decisión controvertida y que ningún principio de Derecho internacional obliga a la Comisión a contactar a las autoridades de un país tercero, como son las autoridades de Hong Kong. Por último, el Tribunal General indicó que, en tal caso, corresponde a la Comisión demostrar sus alegaciones. Pues bien, según el Tribunal General, la Comisión había reconocido la existencia del marco normativo de Hong Kong y lo había examinado. Es preciso señalar que ninguna de las alegaciones formuladas por Cathay Pacific pone en entredicho estas consideraciones.

117 De lo anterior se deduce que procede desestimar la tercera parte del segundo motivo de casación por ser en parte inadmisible y en parte infundada.

Cuarta parte del segundo motivo de casación, basada en la sustitución ilegal de la motivación y en una motivación insuficiente

– *Alegaciones de las partes*

118 Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General sustituyó la motivación de la Comisión por la suya propia para desestimar sus alegaciones relativas a su motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado en Japón. Considera, además, que esta motivación es irracional e insuficiente. Así pues, estima que la apreciación del Tribunal General que figura en los apartados 474 a 487 de la sentencia recurrida adolece de varios errores de Derecho. A este respecto, afirma que el Tribunal General reconoció, en el apartado 482 de la sentencia recurrida, que los ASA celebrados por Japón exigen formalmente una coordinación de tarifas entre los transportistas. No obstante, precisó que el alcance de esta obligación se limita a los transportistas designados en determinadas rutas, y que la fuerza de este argumento no era nada clara en lo que atañe a Cathay Pacific. Añade que el Tribunal General indicó, en el apartado 483 de dicha sentencia, que la cláusula que limita estrictamente las conversaciones sobre tarifas a los transportistas designados en determinadas rutas no justifica en ningún caso debates generales entre múltiples transportistas. Sin embargo, Cathay Pacific explica que no había sugerido que las exigencias jurídicas impuestas en Japón proporcionaran una especie de «respaldo» para debates generales entre transportistas sobre la tarificación en otras rutas. Según afirma, alegaba más bien que la Comisión no podía basarse, para probar una infracción única y continua, en conversaciones entre transportistas que venían impuestas por la legislación de esos terceros países. Pues bien, a su juicio, esto es lo que hizo la Comisión, sin que el Tribunal General la reprobara por ello.

119 La Comisión considera que la cuarta parte del segundo motivo de casación carece de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

120 Con carácter preliminar, procede señalar que Cathay Pacific no indica concretamente la parte de los fundamentos de Derecho de la sentencia recurrida en la que el Tribunal General procedió, según ella, a una sustitución de la motivación de la Decisión controvertida.

121 Procede señalar, asimismo, como se desprende del apartado 477 de la sentencia recurrida, que los considerandos 995 a 1012 de la Decisión controvertida se refieren, por una parte, a los ASA celebrados por Japón y, por otra parte, al régimen normativo japonés y que, según dichos considerandos, la Comisión estimó que el régimen normativo de Japón no imponía a los transportistas ninguna obligación de mantener conversaciones acerca de las tarifas. Sobre la base de dichos elementos, el Tribunal General pudo concluir que Cathay Pacific no había demostrado que las apreciaciones de la Comisión adolecieran de ilegalidad.

122 En efecto, por una parte, en los apartados 482 y 483 de la sentencia recurrida, el Tribunal General declaró que de la cláusula tarifaria invocada, reproducida igualmente en el escrito de interposición de recurso presentado por Cathay Pacific ante el Tribunal General, se desprendía que el alcance de esta obligación se limitaba a los transportistas designados en determinadas rutas, como había señalado la Comisión en el considerando 1007 de la Decisión controvertida, y que esa cláusula no podía justificar en ningún caso los debates generales entre varios transportistas que forman parte de la infracción única y continua.

123 Por otra parte, en el apartado 485 de la sentencia recurrida, el Tribunal General concluyó que la circunstancia alegada por Cathay Pacific, según la cual los transportistas no japoneses debían alinear sus solicitudes de autorización con las de los transportistas japoneses, no demostraba la existencia de una obligación legal ni de una presión estatal irresistible que impusiera una coordinación general de tarifas. Además, en el apartado 486 de dicha sentencia, el Tribunal General señaló que Cathay Pacific no había aportado ninguna prueba en apoyo de sus alegaciones relativas al procedimiento de aprobación de las tarifas, extremo que esta última no niega ante el Tribunal de Justicia.

124 Por otra parte, en la medida en que las alegaciones de Cathay Pacific deben entenderse en el sentido de que con ellas se reprocha al Tribunal General haber aplicado un criterio jurídico erróneo al apreciar el motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado, basta recordar que los artículos 101 TFUE y 102 TFUE se refieren únicamente a comportamientos contrarios a la competencia que hayan sido adoptados por las empresas por iniciativa propia. Si una legislación nacional impone a las empresas un comportamiento contrario a la competencia o si crea un marco jurídico que limita por sí mismo cualquier posibilidad de comportamiento competitivo por parte de las empresas, no se aplican estos artículos. En tal situación, la restricción de la competencia no se debe, como requieren estas disposiciones, a comportamientos autónomos de las empresas. Por el contrario, cabe aplicar dichos artículos si la legislación nacional deja subsistir la posibilidad de una competencia que puede ser obstaculizada, restringida o falseada por comportamientos autónomos de las empresas (véanse, en este sentido, las sentencias de 11 de noviembre de 1997, Comisión y Francia/Ladbroke Racing, C-359/95 P y C-379/95 P, EU:C:1997:531, apartados 33 y 34, y de 14 de octubre de 2010, Deutsche Telekom/Comisión, C-280/08 P, EU:C:2010:603, apartados 80 y 81).

125 Además, el Tribunal de Justicia solo ha admitido con carácter restrictivo la posibilidad de excluir del ámbito de aplicación de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE un determinado comportamiento contrario a la competencia porque la normativa nacional vigente lo exigía a las empresas

implicadas o porque dicha normativa eliminaba cualquier posibilidad de comportamiento competitivo por su parte (sentencia de 14 de octubre de 2010, Deutsche Telekom/Comisión, C-280/08 P, EU:C:2010:603, apartado 81 y jurisprudencia citada).

126 Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que, si una ley nacional se limita a fomentar o a facilitar comportamientos autónomos de las empresas contrarios a la competencia, estas siguen sometidas a los artículos 101 TFUE y 102 TFUE (sentencia de 14 de octubre de 2010, Deutsche Telekom/Comisión, C-280/08 P, EU:C:2010:603, apartado 82 y jurisprudencia citada).

127 Por consiguiente, la cuarta parte del segundo motivo de casación debe desestimarse por infundada.

Quinta parte del segundo motivo de casación, basada en la deformación de las alegaciones de Cathay Pacific relativas a la existencia de una obligación impuesta por el Estado en la India y en Singapur y en la interpretación errónea de las pruebas

– *Alegaciones de las partes*

128 Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General, en el apartado 498 de la sentencia recurrida, desestimó sus alegaciones relativas a la existencia de una obligación impuesta por el Estado en la India y en Singapur, debido, en esencia, a que no había fundamentado sus afirmaciones relativas a Hong Kong y a Japón, a las que se había referido en dichas alegaciones. Se remite específicamente al apartado 494 de la sentencia recurrida, en el que el Tribunal General desestimó sus alegaciones consistentes en extender el razonamiento relativo a estos últimos países a otros territorios que son objeto de una normativa particular. De ello se deduce, a su parecer, que, si el Tribunal de Justicia estima sus alegaciones en lo que respecta a los regímenes reglamentarios aplicables en Hong Kong y en Japón, debería declarar asimismo que el Tribunal General incurrió en error en lo que respecta a los regímenes aplicables en la India y en Singapur, puesto que los ASA pertinentes establecían expresamente que las tarifas de que se trata debían acordarse entre los transportistas. Cathay Pacific remite al apartado 490 de la sentencia recurrida.

129 La Comisión sostiene que la quinta parte del segundo motivo de casación carece de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

130 Basta señalar que, en la presente parte del segundo motivo de casación, Cathay Pacific no invoca ningún error de Derecho ni ninguna desnaturalización de los hechos en los que supuestamente incurrió el Tribunal General en los apartados 490 a 498 de la sentencia recurrida. En efecto, mediante sus alegaciones, se limita, bien a criticar de manera general el hecho de que el Tribunal General validó la apreciación de la Comisión que figura en la Decisión controvertida, bien a reiterar su alegación de que los debates relativos a la India y Singapur no podían formar parte de la infracción única y continua. Así pues, no indica ningún error de Derecho específico cometido por el Tribunal General en el examen que realizó en los apartados 494 a 497 de la sentencia recurrida. Por consiguiente, esta parte del segundo motivo de casación es inadmisible, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia.

131 Aun cuando se considere que, mediante sus alegaciones, Cathay Pacific reprocha, en esencia, al Tribunal General haber desestimado, en el apartado 494 de la sentencia recurrida, sus alegaciones relativas a los regímenes normativos de la India y de Singapur basándose

exclusivamente en su apreciación acerca del régimen normativo de Japón y de Hong Kong, es preciso señalar que estas alegaciones se basan en una interpretación errónea de la sentencia recurrida. En efecto, como se desprende de los apartados 495 y 496 de dicha sentencia, el Tribunal General examinó las alegaciones referidas específicamente a los regímenes normativos de la India y de Singapur.

Sexta parte del segundo motivo de casación, basada en la violación del principio de igualdad de trato

– *Alegaciones de las partes*

132 Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar, en el apartado 502 de la sentencia recurrida, que su alegación tenía por objeto demostrar que el trato del que había disfrutado otro transportista, resultante de la existencia de una obligación impuesta por el Estado en Dubái (Emiratos Árabes Unidos), era ilegal y que pretendía invocar, a su favor, dicho trato ilegal. Según afirma, lo que alegaba no era esto, sino que, dado que la Comisión había admitido que el motivo de defensa basado en la existencia de una obligación impuesta por el Estado podía ser invocado por otro transportista debido, en particular, a un escrito de la autoridad competente de Dubái, debería haber reconocido, por coherencia, que este razonamiento se aplicaba también a Cathay Pacific en Hong Kong, máxime habida cuenta de que el DAC también había indicado claramente en sus escritos que imponía un régimen de aprobación colectiva.

133 La Comisión sostiene que la sexta parte del segundo motivo de casación carece de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

134 Procede señalar que, mediante la presente parte del segundo motivo de casación, Cathay Pacific alega, en esencia, que el Tribunal General interpretó erróneamente sus alegaciones y que, en este contexto, critica únicamente el apartado 502 de la sentencia recurrida, en el que el Tribunal General declaró que, aun suponiendo que la Comisión hubiera cometido una ilegalidad al no considerar responsables a otros transportistas, tal ilegalidad, de la que el Tribunal General no conocía en el marco del recurso interpuesto ante él, en ningún caso podía llevarle a declarar que se había cometido una discriminación y, por tanto, una ilegalidad respecto de la demandante, puesto que el principio de igualdad de trato debe conciliarse con el respeto de la legalidad, según el cual nadie pueda invocar en su beneficio una ilegalidad cometida en favor de otro.

135 No obstante, en el apartado 505 de la sentencia recurrida, el Tribunal General indicó que las alegaciones de Cathay Pacific se basaban en la premisa errónea de que «las declaraciones y la práctica» de la autoridad administrativa competente de Dubái eran similares a las del DAC de Hong Kong, de modo que, en los territorios de que se trata, los transportistas se encontraban en una situación similar, a saber, que estaban obligados a mantener conversaciones acerca de los recargos antes de solicitar su aprobación. Así pues, de esta apreciación se desprende que el Tribunal General no interpretó erróneamente las alegaciones formuladas ante él.

136 Además, en el apartado 508 de la sentencia recurrida, el Tribunal General recordó, refiriéndose a los apartados 416 a 451 de dicha sentencia, que Cathay Pacific no había demostrado que los transportistas estuvieran sujetos a una exigencia de coordinación de tarifas en Hong Kong. Pues bien, del análisis de las tres primeras partes del presente motivo de casación se desprende que Cathay Pacific no ha logrado desvirtuar estas conclusiones.

137 De ello se sigue que procede desestimar esta parte del segundo motivo de casación por infundada.

138 De cuanto antecede resulta que procede desestimar el segundo motivo de casación por ser en parte inadmisible y en parte infundado.

Tercer motivo de casación, basado en que, tras haber anulado parcialmente la Decisión controvertida por prescripción, el Tribunal General no se pronunció sobre todas las alegaciones que se habían formulado ante él

Alegaciones de las partes

139 Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar, tras haber estimado el segundo motivo invocado ante él, que ya no procedía examinar los motivos primero y cuarto invocados en primera instancia.

140 A su parecer, contrariamente a lo que declaró el Tribunal General, la anulación del artículo 1, apartados 1, letra g), y 4, letra g), de la Decisión controvertida resultante de la estimación del segundo motivo de recurso, constituía tan solo una anulación parcial de dicha Decisión, por lo que tal anulación no había privado de objeto al primer motivo invocado en primera instancia. Antes bien, este primer motivo era determinante para el recurso de Cathay Pacific en su totalidad, ya que con él se perseguía la anulación íntegra de la Decisión controvertida, en la medida en que la Comisión había concluido que Cathay Pacific había participado en la infracción única y continua. Asimismo, afirma que el cuarto motivo formulado en primera instancia, basado en que la Comisión no había motivado suficientemente su conclusión de que Cathay Pacific había participado en dicha infracción, cuestionaba la legalidad de dicha Decisión en su totalidad, lo cual también fue interpretado erróneamente por el Tribunal General.

141 La Comisión considera que el tercer motivo de casación es infundado.

Apreciación del Tribunal de Justicia

142 Con carácter preliminar, procede recordar que el Tribunal General estimó el segundo motivo invocado en primera instancia, y, en consecuencia, anuló el artículo 1, apartados 1, letra g), y 4, letra g), de la Decisión controvertida en la medida en que afirmaba que Cathay Pacific había infringido, por una parte, el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE con respecto a las rutas intra-EEE y, por otra parte, el artículo 8 del Acuerdo Aéreo CE-Suiza en lo que respecta a las rutas Unión-Suiza.

143 Así, el Tribunal General consideró, en el apartado 243 de la sentencia recurrida, que el recurso interpuesto por Cathay Pacific contra la Decisión inicial no podía dar lugar a la suspensión del plazo de prescripción establecido en el artículo 25, apartado 6, del Reglamento n.º 1/2003 por lo que respecta a los comportamientos infractores relacionados con las rutas intra-EEE y con las

rutas Unión-Suiza, dado que dicha Decisión no abarcaba esos comportamientos infractores. En el apartado 245 de la sentencia recurrida, concluyó que, al sancionar, en la Decisión controvertida, a Cathay Pacific por la infracción única y continua en lo que respecta a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, la Comisión había infringido las normas en materia de prescripción establecidas en el artículo 25 de dicho Reglamento.

144 Tras estimar así este segundo motivo invocado en primera instancia, el Tribunal General consideró, en los apartados 249 y 254 de la sentencia recurrida, que el examen de los motivos primero y cuarto invocados ante él «[resultaba] inútil».

145 Pues bien, de la sentencia recurrida y de la demanda presentada ante el Tribunal General se desprende que, mediante los motivos primero y cuarto invocados ante este último, Cathay Pacific se había limitado a invocar errores de hecho y de Derecho, así como la insuficiencia de motivación de la Decisión controvertida por lo que respecta únicamente a las «rutas intra-EEE y Unión-Suiza».

146 En efecto, su primer motivo invocado ante el Tribunal General se basaba en que «la Comisión [había] incurrido en error de Derecho o en error de hecho al incluir a [Cathay Pacific] en el artículo 1, apartados 1 y 4, de la parte dispositiva de la Decisión [controvertida] y al declarar que había participado en la infracción única y continua alegada, o en que la Comisión no [había] probado estas consideraciones de modo suficiente en Derecho». A este respecto, de la demanda presentada en primera instancia se desprende que este primer motivo solo se refería a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza. Así, Cathay Pacific se refería claramente, no solo en la denominación de su primer motivo, sino también en su contenido, únicamente a las disposiciones de la Decisión controvertida que fueron anuladas por el Tribunal General debido a la prescripción.

147 Por otra parte, es cierto que, en el apartado 44 de la demanda que presentó ante el Tribunal General, Cathay Pacific había indicado efectivamente que el primer motivo invocado ante dicho Tribunal era «determinante» también para «la totalidad de su recurso, habida cuenta, en particular, de la afirmación de la Comisión de que sería artificial separar la infracción única y continua en declaraciones de infracciones distintas», y que «si [había] sido incluida erróneamente en dos de los elementos de la infracción, no [podía] considerarse que [hubiera] participado en la infracción única y continua y la Decisión [controvertida] [debía] ser anulada en la medida en que se [refería] a ella».

148 No obstante, procede declarar que, por otra parte, Cathay Pacific negó específicamente, en el marco del tercer motivo invocado ante el Tribunal General, que hubiera participado en la infracción única y continua tal como había sido identificada en la Decisión controvertida, en la medida en que se refiere a sus tres componentes distintos en términos materiales, a saber, el recargo por combustible, el recargo por seguridad y la negativa al pago de comisiones. Pues bien, este tercer motivo fue examinado en los apartados 255 a 377 de la sentencia recurrida. Por lo tanto, no puede considerarse que, al declarar que resultaba inútil pronunciarse sobre los motivos primero y cuarto que se habían formulado ante él, debido a que el segundo motivo era fundado, el Tribunal General no se hubiera pronunciado sobre las alegaciones de Cathay Pacific relativas a su participación en la infracción única y continua.

149 El cuarto motivo invocado por Cathay Pacific ante el Tribunal General se basaba «en que la Comisión no [había motivado] suficientemente su apreciación de que participó en una infracción única y continua». Por lo tanto, es cierto que el título de este motivo no indicaba, en sí mismo, que dicho motivo se refiriera únicamente a «las rutas intra-EEE y Unión-Suiza». No obstante, de las

alegaciones formuladas en apoyo de este motivo, en particular en los apartados 88 a 90 de la demanda presentada ante el Tribunal General, se desprende que Cathay Pacific también se refería, en ese motivo, únicamente a esas rutas. Asimismo, del apartado 91 de dicha demanda se desprende que Cathay Pacific criticaba su inclusión en la lista de participantes que figura en el artículo 1, apartados 1 y 4, de la parte dispositiva de la Decisión controvertida.

150 Pues bien, dado que, al estimar el segundo motivo formulado en primera instancia, el Tribunal General anuló el artículo 1, apartados 1 y 4, de la parte dispositiva de la Decisión controvertida en la medida en que estas disposiciones se referían a Cathay Pacific, y que dichas disposiciones se referían precisamente a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, el Tribunal General no incurrió en error de Derecho al declarar que ya no procedía analizar esos otros dos motivos.

151 De cuanto antecede se desprende que debe desestimarse el tercer motivo de casación por carecer de fundamento.

Quinto motivo de casación, basado en la comisión de errores de Derecho al apreciar pruebas que no están directamente relacionadas con las infracciones imputadas a Cathay Pacific y en un razonamiento deficiente en lo que respecta a las pruebas de la participación de esta última en la infracción única y continua

Alegaciones de las partes

152 Cathay Pacific, refiriéndose a los apartados 312 a 345 de la sentencia recurrida, sostiene que el Tribunal General, tras haber anulado el artículo 1, apartados 1, letra g), y 4, letra g), de la Decisión controvertida y, en consecuencia, haber reducido considerablemente el alcance y el período de participación de Cathay Pacific en la infracción única y continua, incurrió en error al no proporcionar ninguna explicación convincente de su enfoque de la apreciación de las pruebas que no correspondían al período de la infracción o que quedaban fuera de la competencia geográfica de la Comisión, y, en particular, de la manera en que estas pruebas podían «corroborar la interpretación» de otras pruebas.

153 Así, en primer lugar, considera que el razonamiento del Tribunal General es oscuro en lo que concierne a su enfoque relativo a las pruebas referidas a los hechos anteriores al inicio de la infracción imputada a Cathay Pacific o en lo que atañe a su pertinencia para declarar que esta última había participado en la infracción única y continua. A su parecer, dado que anuló el artículo 1, apartados 1, letra g), y 4, letra g), de la Decisión controvertida, el Tribunal General habría debido volver a examinar la pertinencia de las pruebas relativas al período anterior al período de infracción atribuido a Cathay Pacific, tal como resultaba de dicha anulación. Sin embargo, a su juicio, no está claro que el Tribunal General hubiera procedido a ese nuevo examen. En efecto, según Cathay Pacific, las pruebas relativas al período anterior a la infracción, tal como ha quedado determinada, parecen ser tratados como pruebas directas de la infracción y, en particular, como pruebas de la participación en la infracción única y continua.

154 En segundo lugar, Cathay Pacific rebate los elementos que corroboran las declaraciones de infracción en lo que a ella respecta en lo que concierne a períodos y a zonas geográficas respecto de los cuales la Comisión era competente para declarar la existencia de una infracción.

155 En primer término, alega que es difícil saber si, en el apartado 333 de la sentencia recurrida, el Tribunal General utiliza el término «corroborar» en el sentido de que las pruebas relativas a los contactos en Suiza sirven para corroborar una interpretación de otras pruebas o, más bien, en el sentido de que confirman directamente que los acontecimientos se produjeron realmente.

156 En segundo término, estima que es imposible comprender los motivos por los que las pruebas que figuran en los considerandos relativos a los contactos mantenidos en Suiza corroboran los que figuran en otros considerandos.

157 En tercer término, aduce que, de manera general, el análisis del Tribunal General es deficiente en lo que concierne al papel de las pruebas que no corresponden al período de la infracción o que escapan a la competencia geográfica de la Comisión. A su parecer, el Tribunal General debía precisar las pruebas que constituían pruebas directas de la infracción, por una parte, y los elementos que corroboraban dichas pruebas, por otra. Ahora bien, según ella, el Tribunal General no aportó tal precisión y, además, trató las pruebas que servían como corroboración como pruebas directas de la infracción.

158 En cuarto término, Cathay Pacific señala que, en el apartado 333 de la sentencia recurrida, la referencia hecha por el Tribunal General a noventa contactos que la Comisión resumió en los considerandos 757 a 759 de la Decisión controvertida para demostrar su participación en la práctica colusoria mundial incluye doce considerandos relativos a Suiza, lo que sugiere que todos estos considerandos se corroboran mutuamente. Pues bien, en su opinión, el Tribunal General no proporciona ningún razonamiento en apoyo de este tipo de corroboración, lo que impide comprender los motivos por los que un comportamiento que tuvo lugar en ese contexto local corrobora la existencia de un comportamiento adoptado en otro contexto.

159 En tercer lugar, Cathay Pacific alega que las pruebas relativas a comportamientos comprendidos en el ámbito de competencia de la Comisión, que figuran en cincuenta y dos considerandos de la Decisión controvertida, no bastan para concluir que participó en la infracción única y continua ni que tenía o debería haber tenido conocimiento del plan global que caracteriza a la infracción única y continua en su conjunto.

160 La Comisión sostiene que el quinto motivo de casación carece de fundamento.

Apreciación del Tribunal de Justicia

161 Procede señalar que, mediante este motivo de casación, que se refiere a los apartados 312 a 345 de la sentencia recurrida, Cathay Pacific sostiene, en esencia, que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al tener en cuenta, para apreciar su participación en la infracción única y continua, pruebas relativas, bien a comportamientos adoptados antes del período de la infracción, bien a comportamientos que, desde un punto de vista geográfico, no son competencia de la Comisión. A este respecto, reprocha al Tribunal General que no precisara si esas pruebas debían considerarse elementos «que corroboraban» su implicación en la infracción o pruebas directas de esta.

162 Pues bien, de la jurisprudencia recordada en los apartados 68 y 69 de la presente sentencia se desprende que, en la medida en que, mediante el presente motivo de casación, Cathay Pacific critica los apartados de la sentencia recurrida en los que el Tribunal General apreció los hechos y las pruebas, procede declarar su inadmisibilidad, ya que Cathay Pacific no alega que el Tribunal General hubiera desnaturalizado tales hechos o tales pruebas.

163 Por otra parte, en la medida en que, mediante dicho motivo, Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en error de Derecho, tras anular el artículo 1, apartados 1, letra g), y 4, letra g), de la Decisión controvertida y, por consiguiente, tras reducir el alcance y la duración de la participación de Cathay Pacific en la infracción única y continua, al hacer no obstante referencia a los considerandos de la Decisión controvertida que apoyaban dichas disposiciones y, por lo tanto, a pruebas que se referían a comportamientos adoptados fuera del período de la infracción o que no estaban comprendidos en el ámbito geográfico de la parte de la infracción de la que Cathay Pacific era considerada responsable tras dicha anulación, procede recordar que, para demostrar la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE, apartado 1, es necesario que la Comisión aporte pruebas serias, precisas y concordantes.

164 Sin embargo, no es necesario que cada uno de los elementos de hecho invocados por esta última responda necesariamente a dichos criterios en relación con cada elemento de la infracción. Basta con que el conjunto de indicios invocados por dicha institución, apreciado en su globalidad, responda a este requisito (sentencia de 1 de julio de 2010, Knauf Gips/Comisión, C-407/08 P, EU:C:2010:389, apartado 47 y jurisprudencia citada).

165 Así pues, el Tribunal General no está obligado a anular una decisión de la Comisión por el mero hecho de que esta haya mencionado, en su decisión, elementos fácticos que no constituyen pruebas directas de la participación de la empresa de que se trate en la infracción imputada. En efecto, basta con que verifique, como ha hecho en el caso de autos, que todos los elementos examinados podían corroborar la conclusión de que la empresa de que se trata participó en la infracción única y continua. A este respecto, las pruebas relativas a contactos anteriores al período de la infracción o a comportamientos ajenos a la competencia de la Comisión pueden corroborar la interpretación de otras pruebas relacionadas con ese período, con el fin de ponerlas en contexto o demostrar el carácter recurrente de determinados tipos de comportamientos o de prácticas.

166 En el caso de autos, como señaló el Abogado General en los puntos 138 y 139 de sus conclusiones, en lo que respecta, por una parte, a los contactos anteriores al período de la infracción, el Tribunal General declaró, en los apartados 315 a 322 de la sentencia recurrida, que varios de ellos se referían a rutas comprendidas dentro de la competencia de la Comisión. En los apartados 323 a 327 de dicha sentencia declaró que, aun cuando todos los demás contactos controvertidos se hubieran referido a rutas que, en los períodos en cuestión, quedaban fuera de la competencia de la Comisión, esta podía, no obstante, tenerlos en cuenta para construir una imagen global de la situación y corroborar así la interpretación que procedía hacer de las pruebas de que disponía.

167 En efecto, en los apartados 325 a 327 de la sentencia recurrida, el Tribunal General declaró, en esencia, que esos contactos, aunque se referían a tales rutas, se inscribían en el marco de una práctica colusoria de alcance mundial basada en una red de contactos bilaterales y multilaterales cuya existencia y modalidades de funcionamiento venían a corroborar. En el apartado 328 de dicha sentencia, el Tribunal General subrayó que Cathay Pacific no había «sostenido que esos contactos no corroborasen la interpretación de otras pruebas» y que no se había alegado que «quedasen fuera de la competencia de la Comisión». Además, en dicho apartado 328, precisó que la cuarentena de contactos impugnados por Cathay Pacific se encontraba entre los cerca de noventa contactos pertinentes que la Comisión había examinado en la Decisión controvertida.

168 Por otra parte, por lo que respecta a los contactos que no están comprendidos en la competencia geográfica de la Comisión, el Tribunal General declaró, para empezar, en el apartado 332 de la sentencia recurrida, que, dado que se referían sin distinción a las rutas con salida desde Suiza, no

podía reprocharse a la Comisión que hubiera considerado que se referían también a las rutas Unión-Suiza y, posteriormente, en los apartados 333 y 334 de dicha sentencia, que tales contactos también servían para corroborar los cerca de noventa contactos considerados por la Comisión para acreditar la participación de Cathay Pacific en la infracción única y continua.

169 En estas circunstancias, procede declarar que el Tribunal General no incurrió en error de Derecho al tener en cuenta, para apreciar la participación de Cathay Pacific en la infracción, elementos relativos a comportamientos adoptados fuera del período de la infracción o que no estaban comprendidos en la competencia geográfica de la Comisión, ya que podían corroborar válidamente otras pruebas.

170 Por consiguiente, el quinto motivo de casación debe desestimarse por ser en parte inadmisible y en parte infundado.

Cuarto motivo de casación, relativo a la falta de presentación de una motivación adecuada para sustentar la participación de Cathay Pacific en la infracción única y continua

Alegaciones de las partes

171 Cathay Pacific alega que el Tribunal General incurrió en error al aceptar y, en varios aspectos, al reforzar de manera inadecuada, mediante sus propias apreciaciones, la motivación y las pruebas tal como fueron presentadas por la Comisión en la Decisión controvertida para sustentar su conclusión de que Cathay Pacific había participado en la infracción única y continua identificada en dicha Decisión.

172 A este respecto, Cathay Pacific reprocha al Tribunal General, en primer lugar, que hubiera aceptado que la Decisión controvertida pudiera basarse en los mismos elementos destinados a probar la infracción única y continua que los utilizados en la motivación de la Decisión inicial, a pesar de que, en esta última Decisión, la Comisión no concluyó que Cathay Pacific hubiera participado en una infracción en lo que respecta a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza. A su parecer, dado que la Decisión controvertida no contenía ninguna prueba nueva, no podía confirmarse la Decisión controvertida sobre la base de un «análisis de pruebas» que esta no contenía.

173 En segundo lugar, Cathay Pacific se refiere al apartado 326 de la sentencia recurrida, en el que, según afirma, el Tribunal General resumió uno de sus argumentos, pero incurrió en error, ya que atribuyó a Cathay Pacific afirmaciones que, según se desprende de su contexto, fueron realizadas por la Comisión. A su juicio, este error pone de manifiesto un error de comprensión fundamental por parte del Tribunal General, que vició todo su análisis.

174 En tercer lugar, Cathay Pacific sostiene, refiriéndose a los apartados 310 y 374 de la sentencia recurrida, que el Tribunal General no demostró que hubiera tenido o hubiera debido tener conocimiento del alcance general y de las características esenciales de la práctica colusoria y que era necesario un análisis minucioso, dado que el Tribunal General había admitido que la sede central de Cathay Pacific no mantenía contacto directo con la sede central de otros transportistas. Pues bien, a su parecer, los contactos a nivel local no pueden demostrar el conocimiento del plan global. En consecuencia, estima que el Tribunal General simplemente no apreció las pruebas y no dio una respuesta adecuada a sus alegaciones a este respecto.

175 En cuarto lugar, Cathay Pacific impugna la apreciación realizada por el Tribunal General en el apartado 306 de la sentencia recurrida, según la cual la Comisión no identificó un «núcleo duro de transportistas», del que ella formara parte, y que no estaba en absoluto obligada a hacerlo.

176 En quinto lugar, Cathay Pacific critica las pruebas a que se refieren los apartados 308 a 310 de la sentencia recurrida, y reprocha al Tribunal General que no explicara los motivos por los que los contactos descritos en dichos apartados pueden demostrar su participación en el plan global o en el objetivo común, la cual puede demostrar su participación en la infracción única y continua. En su opinión, el Tribunal General no cita ninguna información que haya sido intercambiada entre las sedes centrales de las empresas de que se trata tras uno de los contactos mencionados. Considera que el hecho de que comunicaciones internas con la sede central de su propia compañía aérea contengan referencias a contactos locales no demuestra la existencia de una práctica colusoria, ni siquiera de comunicaciones entre las sedes centrales de diferentes transportistas, a menos que se demuestre que dichos contactos locales pretendían precisamente alcanzar ese resultado.

177 En sexto lugar, refiriéndose a los apartados 369, 372, 374 y 375 de la sentencia recurrida, Cathay Pacific sostiene que las conclusiones del Tribunal General que figuran en dicho apartado 375, según las cuales, por una parte, tenía conocimiento de los principios de la práctica colusoria y, por otra parte, la coordinación y la supervisión en cuestión estaban destinadas a aplicarse a todas las rutas a nivel mundial, no están corroboradas por ninguna prueba y no van acompañadas de una motivación adecuada. A su parecer, el Tribunal General debería haber exigido a la Comisión que demostrase que Cathay Pacific tenía o debería haber tenido suficiente conocimiento, bien de los contactos que demostraban el alcance general y las características de la práctica colusoria de que se trata, bien de los resultados de dichos contactos. Reprocha asimismo al Tribunal General que hiciera referencia, en el apartado 369 de la sentencia recurrida, a un «conocimiento presunto», pese a que ni el Tribunal General ni la Comisión aportaron una motivación convincente que justificase tal presunción. A falta de tal demostración, Cathay Pacific estima que no podía confirmarse la conclusión relativa a su participación en la infracción única y continua.

178 En séptimo lugar, refiriéndose al apartado 326 de la sentencia recurrida, Cathay Pacific critica, en esencia, el razonamiento seguido por el Tribunal General, según el cual la Comisión podía, habida cuenta de la finalidad de los recargos, que estaban destinados a aplicarse a todas las rutas a escala mundial, incluir en la infracción las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, alegando que tal enfoque no demuestra su propio conocimiento efectivo o presunto de la infracción única y continua. En apoyo de su postura, Cathay Pacific analiza varios considerandos de la Decisión controvertida en los que se basó el Tribunal General, en particular en los apartados 339, 314 a 322 y 332 de la sentencia recurrida, y critica tanto esos considerandos como las apreciaciones formuladas en esos apartados de la sentencia recurrida.

179 Así, por lo que respecta al apartado 332 de la sentencia recurrida, Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General procedió a una sustitución de la motivación. Afirma que, en dicho apartado 332, el Tribunal General examinó pruebas que se referían principalmente al Air Cargo Council Switzerland (Consejo del Transporte Aéreo de Mercancías de Suiza; en lo sucesivo, «ACCS»). Señaló asimismo que los transportistas de la Unión se encontraban entre los miembros del ACCS y habían participado activamente en los contactos en cuestión, tanto en lo que respecta al recargo por combustible como a la negativa al pago de comisiones. Según Cathay Pacific, el Tribunal General concluyó que, «en la medida en que estos contactos se referían a las rutas con salida desde Suiza sin distinción alguna, no puede reprocharse a la Comisión haber considerado que se referían también a las rutas Unión-Suiza, aunque fuera en menor medida».

Pues bien, a su parecer, esta afirmación no está motivada. En su opinión, no existe ninguna prueba en la Decisión controvertida relativa a estas rutas y el Tribunal General no está facultado para completar la motivación deficiente de una decisión con su propia apreciación. En cualquier caso, considera que la argumentación del Tribunal General es circular, en el sentido de que si los transportistas de la Unión hubieran deseado acordar un recargo por combustible para las rutas entre la Unión y Suiza, no habrían tenido ninguna razón para «molestar a los demás transportistas».

180 La Comisión alega que el cuarto motivo de casación carece de fundamento.

Apreciación del Tribunal de Justicia

181 Por lo que respecta a la primera alegación, mediante la que Cathay Pacific aduce que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al aceptar que la Comisión pudiera basarse en las mismas pruebas que aquellas en las que se basó la Decisión inicial para llegar a la conclusión de que había participado en la infracción única y continua en lo que concierne a las rutas intra-EEE y Unión y Suiza, siendo así que, en la parte dispositiva de dicha Decisión inicial, se había considerado que no había participado en infracciones únicas en esas rutas, basta recordar que la Decisión inicial fue anulada debido, en particular, a que dicha Decisión adolecía de contradicciones entre su motivación y su parte dispositiva. En particular, mientras que los motivos de dicha Decisión describían una sola infracción única y continua, relativa a todas las rutas cubiertas por la práctica colusoria en la que participaron todos los transportistas implicados, la parte dispositiva de esa misma Decisión identificaba, bien cuatro infracciones únicas y continuas distintas, bien una sola infracción única y continua cuya responsabilidad solo se imputaba a los transportistas que, en las rutas a que se referían los artículos 1 a 4 de la Decisión inicial, habían participado directamente en los comportamientos infractores a que se referían cada uno de esos artículos o habían tenido conocimiento de una colusión en esas rutas cuyo riesgo aceptaban.

182 En estas circunstancias, dado que la Comisión debía, en ejecución de la sentencia que anuló la Decisión inicial, subsanar esta contradicción, la demandante no puede basarse en la parte dispositiva de la Decisión inicial para reprochar a la Comisión que hubiera reexaminado y, en consecuencia, hubiera deducido de las mismas pruebas tenidas en cuenta en la Decisión inicial una conclusión inversa a la que figuraba en la parte dispositiva de la Decisión inicial.

183 Por otra parte, si se considera que, mediante su alegación, la recurrente también pretende impugnar la falta de cualquier prueba en la Decisión controvertida en cuanto a su conocimiento de un comportamiento infractor en las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, basta con señalar que, mediante dicha alegación, Cathay Pacific no señala ningún error de Derecho cometido por el Tribunal General, sino que se limita a criticar, de manera general, la Decisión controvertida. Pues bien, basta recordar a este respecto que las alegaciones de un recurso de casación que no se dirigen contra la sentencia dictada por el Tribunal General a raíz de un recurso de anulación de una decisión, sino contra la propia decisión cuya anulación se solicitó ante el Tribunal General, son inadmisibles (véase la sentencia de 29 de junio de 2023, TUIfly/Comisión, C-763/21 P, EU:C:2023:528, apartado 53 y jurisprudencia citada).

184 Por lo que respecta a la alegación dirigida contra el apartado 326 de la sentencia recurrida, procede señalar que la versión de dicha sentencia en la lengua de procedimiento contiene efectivamente un error evidente, pues menciona a «la demandante», siendo así que, habida cuenta del contexto en el que se inscribe dicho apartado, el Tribunal General se refería efectivamente a «la Comisión» en ese apartado.

185 Sin embargo, no puede considerarse que este error haya viciado de ilegalidad todo el análisis del Tribunal General. En efecto, del contexto en el que se inscribe dicho apartado 326 se desprende claramente que se trata de un mero error de transcripción y que, en dicho apartado 326, el Tribunal General no interpretó erróneamente las alegaciones de Cathay Pacific. En efecto, en los apartados 325 y 326 de la sentencia recurrida, el Tribunal General expuso la postura de la Comisión tal como se desprendía de la Decisión controvertida, y en el apartado 327 de dicha sentencia se refirió a la postura de Cathay Pacific y respondió a las alegaciones de esta. Además, del apartado 291 de la sentencia recurrida, no rebatido por Cathay Pacific, que resume las alegaciones de esta, resulta que el Tribunal General no interpretó erróneamente dichas alegaciones. Por consiguiente, esta alegación debe desestimarse por infundada.

186 Por lo que respecta a la alegación relativa a los apartados 310 y 374 de la sentencia recurrida, procede señalar que, en el apartado 310 de la sentencia recurrida, el Tribunal General indicó, en esencia, que, aunque algunos intercambios entre Cathay Pacific y otros transportistas habían tenido lugar a través de empleados locales, se había intercambiado información entre las sedes centrales de las empresas afectadas, de modo que, aunque fueran indirectos, debía considerarse que esos contactos se inscribían en el perímetro de la organización a varios niveles de la práctica colusoria controvertida.

187 En la medida en que Cathay Pacific sugiere que el conocimiento del plan global no puede demostrarse mediante contactos a nivel local, procede señalar que, de conformidad con la jurisprudencia citada en el apartado 164 de la presente sentencia, basta con que el conjunto de indicios invocado por la Comisión, apreciado globalmente, responda a la exigencia probatoria que permite demostrar la existencia de una infracción única y continua y la participación de una empresa en dicha infracción, con independencia del nivel de tales contactos cuya existencia se acredite mediante pruebas. Así pues, esta alegación de Cathay Pacific debe desestimarse por infundada.

188 Por lo que respecta al apartado 374 de la sentencia recurrida, en el que el Tribunal General declaró que la Comisión había descrito el alcance general y las características esenciales de la práctica colusoria, así como las concertaciones relativas al recargo por combustible, precisando que los mismos principios se aplicaban, *mutatis mutandis*, a los demás componentes de la infracción única y continua, basta señalar que el Tribunal General no se limitó a esta declaración de carácter general.

189 En efecto, en el apartado 375 de la sentencia recurrida, el Tribunal General hizo referencia a numerosos contactos descritos en la Decisión controvertida y estimó que demostraban que Cathay Pacific no podía ignorar la existencia de una red de contactos que dieron lugar a un intercambio de información y a una coordinación en lo que concierne tanto al recargo por combustible y al recargo por seguridad como a la negativa al pago de comisiones. El Tribunal General también señaló en ese apartado que, habida cuenta de estos contactos, Cathay Pacific no podía ignorar ni la expectativa compartida de una disciplina en el mercado en lo que atañe a los recargos ni la existencia de un sistema de varios niveles. Por otra parte, refiriéndose a los apartados 354 a 356 de dicha sentencia, y habida cuenta del alcance geográfico de los anuncios y de las conversaciones relativas al recargo por combustible, de la multitud de países en los que Cathay Pacific había participado en contactos colusorios y de las numerosas iniciativas adoptadas por esta última para incitar, en paralelo, al personal de sus filiales a coordinarse con sus competidores a nivel local, el Tribunal General declaró, en el apartado 372 de la sentencia

recurrida, que Cathay Pacific también habría podido razonablemente saber que la coordinación y la vigilancia en cuestión estaban destinadas a englobar todas las rutas a escala mundial y asumir el riesgo de que así fuera.

190 Así pues, procede declarar que, dado que estos apartados de la sentencia recurrida solo contienen apreciaciones de los hechos y de las pruebas, la alegación con la que se pretende impugnarlos es inadmisible, ya que Cathay Pacific no invoca ninguna desnaturalización de estos.

191 Por lo que respecta a la alegación dirigida contra el apartado 306 de la sentencia recurrida, Cathay Pacific afirma que la conclusión del Tribunal General que figura en dicho apartado es incorrecta desde el punto de vista fáctico y jurídico en la medida en que la Comisión identificó un núcleo duro de transportistas implicados en la subsección 4.3.3 de la Decisión controvertida y la identificación de tal núcleo duro reviste especial importancia a efectos del conocimiento del objetivo común perseguido por la práctica colusoria, lo cual constituye un requisito para que pueda considerarse que una empresa ha participado en ella.

192 A este respecto, procede señalar que, en ese apartado 306 de la sentencia recurrida, y en el apartado 280 de dicha sentencia, al que remite dicho apartado 306, el Tribunal General precisó que la circunstancia de que la intensidad de la participación en dicha infracción haya podido variar entre los transportistas implicados solo puede tenerse en cuenta a la hora de apreciar la gravedad de la infracción y de determinar el importe de la multa.

193 En el mismo apartado 306, el Tribunal General indicó que la alegación de Cathay Pacific se basaba en una premisa errónea, ya que la Comisión no había identificado tal «núcleo duro» en la Decisión controvertida y no estaba en absoluto obligada a hacerlo.

194 Por lo tanto, el Tribunal General no incurrió en error de Derecho al llegar a esta conclusión.

195 En consecuencia, la alegación de que el Tribunal General consideró erróneamente que la Comisión no había identificado un núcleo duro de transportistas debe desestimarse por inoperante, ya que se basa en la premisa errónea de que la Comisión debía identificar tal núcleo duro.

196 Así, en el apartado 281 de la sentencia recurrida, el Tribunal General declaró, en esencia, que, a lo sumo, la Comisión había mencionado, en la Decisión controvertida, las declaraciones de Lufthansa, según las cuales el grupo esencial de contactos («core group of contacts») implicaba principalmente comunicaciones bilaterales por teléfono móvil entre los directores de política de precios de los diferentes transportistas, pero que no hizo suyas en absoluto esas declaraciones ni dio por sentada la existencia ni el alcance de tal grupo distinto de los demás contactos controvertidos. Cathay Pacific tampoco rebate esta conclusión.

197 Por otra parte, en la medida en que Cathay Pacific pretende cuestionar esta apreciación de los hechos y de las pruebas realizada por el Tribunal General, sus alegaciones deben declararse inadmisibles, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia.

198 Por lo que respecta a la alegación dirigida contra los apartados 308 a 310 de la sentencia recurrida, procede señalar, por una parte, que, en la medida en que mediante esta alegación Cathay Pacific critica las pruebas a que se refieren esos apartados de la sentencia recurrida, tal alegación también es inadmisible con arreglo a la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente

sentencia en la medida en que, en esta alegación, Cathay Pacific no afirma que, en esos apartados 308 a 310, el Tribunal General desnaturalizara la Decisión controvertida, sino que se limita a impugnar las apreciaciones fácticas que figuran en ellos y pretende así logar que el Tribunal de Justicia proceda a una nueva apreciación de los hechos.

199 Por otra parte, en la medida en que, mediante esta alegación, Cathay Pacific sostiene que el Tribunal General no motivó suficientemente la sentencia recurrida al no explicar de manera adecuada la pertinencia de los contactos mencionados en los apartados 308 a 310 de esta para demostrar la participación de Cathay Pacific en un objetivo común o en un plan global, procede recordar que la obligación de motivación, que incumbe al Tribunal General en virtud del artículo 36 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en relación con el artículo 53, párrafo primero, de este, lo obliga a mostrar de manera clara e inequívoca el razonamiento que ha seguido, de modo que los interesados puedan conocer las razones de la decisión adoptada y el Tribunal de Justicia ejercer su control jurisdiccional (sentencias de 11 de abril de 2013, Mindo/Comisión, C-652/11 P, EU:C:2013:229, apartado 29, y de 26 de septiembre de 2024, Covestro Deutschland y Alemania/Comisión, C-790/21 P y C-791/21 P, EU:C:2024:792, apartado 113 y jurisprudencia citada).

200 No obstante, esta obligación no exige al Tribunal General exponer exhaustivamente y uno por uno todos los razonamientos articulados por las partes del litigio. Así pues, la motivación puede ser implícita, siempre que permita que los interesados conozcan las razones en las que se basó el Tribunal General y que el Tribunal de Justicia disponga de datos suficientes para ejercer su control en el marco de la casación (sentencias de 7 de enero de 2004, Aalborg Portland y otros/Comisión, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 P, EU:C:2004:6, apartado 372, y de 26 de septiembre de 2024, Covestro Deutschland y Alemania/Comisión, C-790/21 P y C-791/21 P, EU:C:2024:792, apartado 114 y jurisprudencia citada).

201 Pues bien, de los apartados 308 a 310 de la sentencia recurrida se desprende que el Tribunal General respondió efectivamente a la alegación de Cathay Pacific, expuesta en el apartado 307 de dicha sentencia, según la cual su sede central no había estado en contacto con las de los demás transportistas. En efecto, el Tribunal General señaló, en ese apartado 308, que, por lo que respecta al recargo por seguridad, Lufthansa había enviado en octubre de 2001 una carta tipo, en la que justificaba la utilización de dicho recargo, directamente a los directores generales de las divisiones de carga de varios transportistas, entre ellos Cathay Pacific, y que, aunque dicho envío no había sido solicitado y no había recibido respuesta, demostraba no obstante una comunicación entre sedes centrales, habiendo de señalarse que una participación pasiva en la infracción basta para generar la responsabilidad de la empresa. En el apartado 309 de dicha sentencia, el Tribunal General declaró, además, que Cathay Pacific no negaba que había recibido, mediante correos electrónicos procedentes de Lufthansa, varios anuncios de aumento del recargo por combustible dirigidos a diferentes transportistas, que constituían también comunicaciones entre sedes centrales y que no podían descartarse por tratarse de meras declaraciones públicas. Por último, en el apartado 310 de la misma sentencia, el Tribunal General señaló que, según varios considerandos de la Decisión controvertida, el personal local de Cathay Pacific, alentado en este sentido por su sede central, había mantenido conversaciones con las sedes centrales de otros transportistas o había intentado, a través de sus homólogos locales, obtener información sobre la postura de estas, y que, recíprocamente, la sede central de Cathay Pacific había sido contactada por representantes locales de otros transportistas, los cuales transmitían a continuación la

postura de Cathay Pacific a su propia sede central. El Tribunal General llegó a la conclusión de que, pese a ser indirectos, dichos intercambios constituían, en definitiva, comunicaciones entre sedes centrales y se inscribían en la organización en varios niveles de la práctica colusoria.

202 Por lo tanto, procede declarar que el Tribunal General motivó de manera suficiente la pertinencia de los contactos mencionados en los apartados 308 a 310 de la sentencia recurrida para demostrar la participación de Cathay Pacific en un objetivo común o en un plan global.

203 Por lo que respecta a la alegación relativa a los apartados 369, 372, 374 y 375 de la sentencia recurrida, procede señalar que es cierto que el Tribunal General utilizó, en el apartado 369 de dicha sentencia, el término «presunto», y remitió para su significado al apartado 350 de dicha sentencia. No obstante, procede señalar que, en los apartados 370 y 371 de esa misma sentencia, el Tribunal General recordó acertadamente que correspondía a la Comisión probar que la empresa en cuestión tenía tal conocimiento.

204 Pues bien, aunque Cathay Pacific sostiene, en sus escritos relativos a la casación, que el Tribunal General no podía presumir que tenía conocimiento del carácter infractor del comportamiento de los demás participantes, afirma, no obstante, que la Comisión podía fundadamente limitarse a demostrar que «habría debido» tener conocimiento suficiente, bien de los contactos que ponían de manifiesto el alcance general y las características de la práctica colusoria de que se trata, bien de los resultados de dichos contactos. Habida cuenta de que, en el apartado 375 de la sentencia recurrida, el Tribunal General dedujo precisamente del examen de los múltiples contactos bilaterales y multilaterales en los que participó Cathay Pacific en diferentes Estados miembros y países terceros que esta «no podía ignorar» la existencia de una red de contactos en cuyo marco se procedía a un intercambio de información y una coordinación, lo que equivale a afirmar que debería haber tenido conocimiento suficiente de los resultados de dichos contactos, el Tribunal de Justicia considera que no está en condiciones de comprender el alcance exacto de la crítica que Cathay Pacific intenta formular con respecto al apartado 369 de dicha sentencia. Pues bien, según la jurisprudencia, no cumple los requisitos que se derivan del artículo 256 TFUE, del artículo 58, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ni de los artículos 168, apartado 1, letra d), y 169 del Reglamento de Procedimiento una argumentación que no es suficientemente clara y precisa como para permitir al Tribunal de Justicia ejercer su control de legalidad, en particular cuando los elementos esenciales de esta no se desprenden de manera suficientemente coherente y comprensible del texto del recurso de casación (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de noviembre de 2025, AFG/Comisión, C-13/24 P, EU:C:2025:884, apartados 51 y 52 y jurisprudencia citada). Por consiguiente, esta crítica debe considerarse inadmisible.

205 Es cierto que Cathay Pacific también impugna el apartado 375 de la sentencia recurrida de manera más explícita basándose en que la afirmación que figura en la primera frase de dicho apartado, según la cual tenía conocimiento de los principios de la práctica colusoria, no ha sido corroborada por ninguna prueba y no está respaldada por una motivación adecuada. No obstante, en las frases siguientes de dicho apartado, el Tribunal General motivó de modo suficiente en Derecho tal afirmación refiriéndose a los contactos mencionados en varios considerandos. Pues bien, como se ha recordado en el apartado 69 de la presente sentencia, el Tribunal General es el único competente para apreciar las pruebas.

206 Por otra parte, en este contexto, además de la crítica mencionada en el apartado 203 de la presente sentencia, Cathay Pacific alega que la Comisión debía demostrar que tenía o debería haber tenido suficientemente conocimiento, bien de los contactos mencionados en la Decisión controvertida y

a los que se refiere en el apartado 374 de la sentencia recurrida, que describían el alcance general y las características esenciales de la práctica colusoria, bien de los resultados de dichos contactos, que el Tribunal General expuso en el apartado 375 de la sentencia recurrida.

207 No obstante, Cathay Pacific no formula ninguna crítica concreta que haga referencia a un error cometido por el Tribunal General en los apartados 374 y 375 de la sentencia recurrida, resumidos en los apartados 188 y 189 de la presente sentencia. Por lo tanto, procede declarar la inadmisibilidad de esta alegación, con arreglo a la jurisprudencia citada en el apartado 71 de la presente sentencia.

208 Por lo que respecta a las alegaciones dirigidas contra los apartados 314 a 322, 326, 332 y 339 de la sentencia recurrida, procede señalar que, mediante estas alegaciones, Cathay Pacific se limita, sustancialmente, a sostener que el Tribunal General no apreció correctamente los elementos fácticos a los que se refirió en dichos apartados o que se adhirió erróneamente a la postura de la Comisión expuesta en los considerandos de la Decisión controvertida, que, a su juicio, no eran suficientemente concluyentes. De este modo, impugna, en realidad, la apreciación de los hechos y de las pruebas llevada a cabo por el Tribunal General en esos apartados de la sentencia recurrida. Por consiguiente, estas alegaciones son, a este respecto, inadmisibles, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia.

209 En cuanto a las demás alegaciones, a saber, la alegación de Cathay Pacific relativa al apartado 332 de la sentencia recurrida y la supuesta sustitución de la motivación llevada a cabo por el Tribunal General en dicho apartado, basta con señalar que tal sustitución no ha quedado acreditada a la luz de la jurisprudencia recordada en el apartado 85 de la presente sentencia, ya que el Tribunal General se limitó, en dicho apartado 332, a responder a las alegaciones expuestas por Cathay Pacific, basándose en elementos que se encuentran en la Decisión controvertida. En efecto, el Tribunal General señaló en ese mismo apartado que era pacífico entre las partes que varios transportistas de la Unión, entre ellos Société Air France, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, British Airways plc, Deutsche Lufthansa, Swiss International Air Lines y Martinair Holland NV, que disponían de derechos de tráfico en las rutas Unión-Suiza, figuraban entre los miembros del ACCS. También precisó que de diversos considerandos de la Decisión controvertida se desprendía que dichos transportistas habían participado activamente en varios de los contactos de que se trata, relativos tanto al recargo por carburante como a la negativa al pago de comisiones. En estas circunstancias, el Tribunal General estimó que no podía reprocharse a la Comisión que hubiera considerado que, en la medida en que estos contactos se referían a las rutas con salida desde Suiza sin distinción alguna, también se referían a las rutas Unión-Suiza, aunque fuera en menor medida. Así pues, procede desestimar las alegaciones de Cathay Pacific, ya que esta apreciación del Tribunal General se basa en los elementos de los autos de que disponía y que podía utilizar válidamente para responder a las alegaciones formuladas ante él.

210 De cuanto antecede se desprende que procede desestimar el cuarto motivo de casación por ser en parte inadmisible y en parte infundado.

Sexto motivo de casación, basado en un error de Derecho en la medida en que el Tribunal General consideró que la negativa al pago de comisiones infringía el artículo 101 TFUE o formaba parte de una infracción única y continua

Alegaciones de las partes

211 Cathay Pacific, refiriéndose a los apartados 276 a 278 de la sentencia recurrida, impugna la conclusión del Tribunal General según la cual la negativa al pago de comisiones no perseguía un objetivo legítimo, sino que formaba parte de un plan global contrario a la competencia.

212 A este respecto, aduce que las alegaciones expuestas en los apartados 277 y 278 de la sentencia recurrida no permitían cuestionar el hecho de que la negativa al pago de comisiones perseguía un objetivo legítimo. A su parecer, habida cuenta del objetivo legítimo, el Tribunal General no demostró que la negativa al pago de comisiones constituyera una restricción de la competencia por el objeto en el contexto del artículo 101 TFUE. Añade que la Comisión no había demostrado que dicha negativa tuviera un efecto contrario a la competencia en el sentido de ese artículo. En consecuencia, considera que la Comisión no había demostrado ninguna infracción de dicho artículo como consecuencia de ese comportamiento y que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al desestimar las alegaciones de Cathay Pacific a este respecto.

Apreciación del Tribunal de Justicia

213 En los apartados 276 a 278 de la sentencia recurrida, el Tribunal General indicó que, por lo que respecta al supuesto objetivo legítimo perseguido por la negativa al pago de comisiones, las alegaciones de Cathay Pacific se basaban en una premisa fáctica errónea. A este respecto, señaló, en el apartado 277 de dicha sentencia, que de la Decisión controvertida se desprendía ciertamente que la cuestión del pago de comisiones era objeto de interpretaciones jurídicas divergentes entre transportistas y transitarios, pero que los transportistas implicados no se habían limitado a definir una posición común que debiera defenderse ante los tribunales o ante las autoridades. Por el contrario, según el Tribunal General, estos se concertaron, a nivel multilateral, para negarse colectivamente a negociar el pago de comisiones con los transitarios y para concederles únicamente descuentos sobre los recargos, y la Comisión aportó varios correos electrónicos internos que ilustraban estos acuerdos. En el apartado 278 de dicha sentencia, el Tribunal General añadió que de la Decisión controvertida también se desprendía que varios transportistas habían intercambiado información a nivel bilateral para asegurarse mutuamente de su adhesión continua a esa negativa al pago de comisiones, como demostraba, en particular, una conversación telefónica entre Deutsche Lufthansa y Société Air France.

214 Dado que Cathay Pacific formula estas alegaciones partiendo de la premisa de que estas apreciaciones realizadas por el Tribunal General no permitían cuestionar que la negativa al pago de comisiones perseguía un objetivo legítimo y que el Tribunal de Justicia no es competente para apreciar la pertinencia de las pruebas apreciadas por el Tribunal General, procede desestimarlas por inadmisibles con arreglo a la jurisprudencia recordada en el apartado 69 de la presente sentencia, y ello sin que sea necesario examinar si, debido a tal objetivo legítimo, el Tribunal General incurrió en error al no demostrar que la negativa al pago de comisiones constituía una restricción por el objeto en el contexto del artículo 101 TFUE.

215 La alegación de que la Comisión no demostró si esa negativa tenía un efecto contrario a la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE debe declararse inadmisible por los mismos motivos que los expuestos en el apartado 178 de la presente sentencia.

216 De lo anterior se desprende que procede declarar la inadmisibilidad del sexto motivo de casación.

217 Puesto que no se ha acogido ninguno de los motivos invocados por Cathay Pacific en apoyo de su recurso de casación, procede desestimar dicho recurso en su totalidad.

Costas

218 A tenor del artículo 184, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, este decidirá sobre las costas cuando el recurso de casación sea infundado.

219 De conformidad con el artículo 138, apartado 1, de dicho Reglamento, aplicable al procedimiento de casación en virtud del artículo 184, apartado 1, del mismo Reglamento, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.

220 Al haber solicitado la Comisión la condena en costas de Cathay Pacific y haber sido desestimados los motivos formulados por esta última, procede condenarla a cargar, además de con sus propias costas, con las de la Comisión.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) decide:

1) Desestimar el recurso de casación.

2) Condenar en costas a Cathay Pacific Airways Ltd.

Firmas