Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 26 de febrero de 2026 *

«Recurso de casación — Competencia — Prácticas colusorias — Mercado europeo del transporte aéreo de mercancías — Decisión de la Comisión Europea por la que se declara la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y del 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) — Servicios de transporte de mercancías entrantes — Competencia territorial de la Comisión — Efectos cualificados — Infracción única y continua — Reglamento (CE) n.º 1/2003 — Artículo 25 — Prescripción de las facultades sancionadoras de la Comisión — Motivo de recurso basado en la prescripción — Carácter de orden público»

En el asunto C-367/22 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 7 de junio de 2022,

Air Canada, con domicilio social en Saint-Laurent (Canadá), representada por la Sra. I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, y el Sr. T. Soames, avocat,

parte recurrente,

en el que la otra parte en el procedimiento es:

Comisión Europea, representada por los Sres. P. Caro de Sousa y A. Dawes, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. G. Peretz, 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;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 10 de abril de 2024;

* Lengua de procedimiento: inglés.

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, Air Canada solicita la anulación de la sentencia del Tribunal General de 30 de marzo de 2022, Air Canada/Comisión (T-326/17, en lo sucesivo, «sentencia recurrida», EU:T:2022:177), mediante la que este Tribunal desestimó parcialmente su recurso por el que solicitaba 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 cuanto le afectase, y la anulación de la multa que se le impuso mediante dicho acto o la reducción de su importe.

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 respecto 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 del citado 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 de 5 de diciembre de 2007, en virtud de 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 entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo

(DO 2008, L 34, p. 19). Sustituyó, en dicha fecha, 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 7, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003 dispone que:

Cuando la Comisión, de oficio o previa denuncia de parte, constate la existencia de una infracción de los artículos [101 TFUE] o [102 TFUE], podrá ordenar mediante decisión a las empresas y asociaciones de empresas involucradas que pongan fin a la infracción constatada. A tal efecto, podrá imponerles cualquier remedio estructural o de comportamiento que sea proporcionado y

sea necesario para producir el cese efectivo de la misma. Los remedios estructurales solo podrán imponerse en ausencia de otros remedios de comportamiento de eficacia equivalente o cuando, a pesar de existir remedios de comportamiento, estos resulten más gravosos para la empresa en cuestión que el remedio estructural. Cuando la Comisión tenga un interés legítimo para hacerlo, podrá igualmente constatar la pasada comisión de una infracción.»

9 El artículo 23 de este Reglamento, titulado «Multas sancionadoras», establece, en sus apartados 2 y 3:

«2. Mediante decisión, la Comisión podrá imponer multas a las empresas y asociaciones de empresas cuando, de forma deliberada o por negligencia:

a) infrinjan las disposiciones del artículo [101 TFUE] o del artículo [102 TFUE];

[…]

Por cada empresa o asociación de empresas que participen en la infracción, la multa no podrá superar el 10 % del volumen de negocios total realizado durante el ejercicio social anterior.

[…]

3. A fin de determinar el importe de la multa, procederá tener en cuenta, además de la gravedad de la infracción, su duración.»

10 A tenor del artículo 25 del citado Reglamento:

«1. Los poderes atribuidos a la Comisión 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.»

11 El artículo 32, letra c), del mismo Reglamento establecía que este no se aplicaba «al transporte aéreo entre aeropuertos de la Comunidad y terceros países».

12 Esta disposición fue suprimida, desde el 1 de mayo de 2004, por el artículo 3 del Reglamento n.º 411/2004.

Antecedentes del litigio y Decisión controvertida

13 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.

14 Air Canada es una compañía de transporte aéreo que ejerce actividades en el mercado de los servicios de transporte aéreo de mercancías.

15 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 transporte 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

16 El 7 de diciembre de 2005, la Comisión Europea 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 componentes del precio de los servicios prestados en el mercado del transporte aéreo de

mercancías, en particular el establecimiento de recargos por «combustible» y por «seguridad», así como la negativa de esos transportistas al pago de una comisión a los transitarios sobre los recargos (en lo sucesivo, «negativa al pago de comisiones»).

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

18 A raíz de estas inspecciones, varios transportistas, entre ellos Air Canada, 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 16 de la presente sentencia.

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

Decisión inicial

20 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»). Esta Decisión tenía como destinatarios a veintiún transportistas, entre los que figuraba Air Canada, a la que no se imputó, sin embargo, ninguna infracción en materia de transporte aéreo entre aeropuertos de la Unión Europea y de transporte aéreo en las rutas entre aeropuertos de la Unión y aeropuertos suizos (en lo sucesivo, «rutas Unión-Suiza»).

21 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 de Suiza.

Sentencias de 16 de diciembre de 2015

22 Mediante la sentencia de 16 de diciembre de 2015, Air Canada/Comisión (T-9/11, EU:T:2015:994), el Tribunal General anuló la Decisión inicial en cuanto se refería a Air Canada. Mediante otras doce sentencias del mismo día, el Tribunal General anuló también, total o parcialmente, la mencionada Decisión en cuanto se refería a otros doce transportistas o grupos de transportistas.

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

Decisión controvertida

24 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.

25 El 17 de marzo de 2017, la Comisión adoptó la Decisión controvertida, cuyos destinatarios son diecinueve transportistas, entre ellos Air Canada.

26 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.

27 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 referida Decisión.

28 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.

29 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.

30 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 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 Unión-Suiza. Precisó, en el considerando 832 de la misma Decisión, 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».

31 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»).

32 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.

33 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.

34 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».

35 En segundo lugar, en el considerando 869 de la Decisión controvertida, la Comisión declaró que «el comportamiento en cuestión constituye 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.

36 En este marco, la Comisión indicó, en el considerando 882 de dicha Decisión, que Air Canada estaba implicada en dos de los tres componentes de la infracción, a saber, el recargo por combustible y el recargo por seguridad. En este considerando, añadió que Air Canada, no obstante, habida cuenta de dicha implicación, pudo «razonablemente prever la existencia de intercambios» entre las partes sobre el pago de una comisión sobre los recargos y estaba dispuesta a asumir tal riesgo, y que existían pruebas de que había tenido conocimiento de las discusiones sobre el pago de comisiones sobre los recargos.

37 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, añadió en esencia que, en consecuencia, no era necesario tomar en consideración los efectos concretos de este comportamiento.

38 En cuarto lugar, en los considerandos 972 a 1021 de la Decisión controvertida, la Comisión examinó la normativa de siete países terceros, que diversos transportistas implicados sostenían que les obligaba 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.

39 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.

40 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 ese 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 lo tocante al transporte aéreo entre aeropuertos dentro de la Unión;

– el artículo 101 TFUE, del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006, con respecto al 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, por lo que respecta al transporte aéreo entre los 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 lo que atañe al 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.

41 En el considerando 1169 de la misma Decisión, la Comisión señaló que la duración de la infracción se extendía, en el caso de Air Canada, del 21 de septiembre de 2000 al 14 de febrero de 2006.

42 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).

43 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 [intra-EEE], durante los siguientes períodos:
   a) Air Canada, del 21 de septiembre 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:
   a) Air Canada, 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:
   a) Air Canada, 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:
   a) Air Canada, del 1 de junio de 2002 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 […]:

a) Air Canada: 21 037 500 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

44 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General el 29 de mayo de 2017, Air Canada interpuso un recurso por el que solicitaba la anulación de la Decisión controvertida en la medida en que le afectaba y, con carácter subsidiario, la anulación de la multa impuesta o la reducción de su importe.

45 En apoyo de su recurso, Air Canada invocó cinco motivos de anulación.

46 El tercero de esos motivos se basaba en errores manifiestos de apreciación y en errores de Derecho en la imputación a Air Canada de la responsabilidad de la infracción única y continua en cuanto tiene que ver con las rutas intra-EEE y Unión-Suiza. El cuarto motivo tenía relación con la incompetencia de la Comisión para constatar y sancionar una infracción del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE en las rutas entrantes, así como en las rutas Unión-países terceros antes del 1 de mayo de 2004 y en las rutas EEE salvo Unión-países terceros antes del 19 de mayo de 2005.

47 Mediante la sentencia recurrida, el Tribunal General, estimando la segunda parte del quinto motivo, en la que se alegaba que la Comisión no había demostrado, mediante pruebas verosímiles, los hechos imputados a la demandante, anuló el artículo 1, apartados 1, letra a), 2, letra a), 3, letra a), y 4, letra a), de la Decisión controvertida en cuanto que imputa a Air Canada haber participado en el componente de la infracción única y continua relativo a la negativa al pago de comisiones, y fijó en 17 952 000 euros el importe de la multa impuesta a Air Canada en el artículo 3, letra a), de esa Decisión. Por último, desestimó el recurso en todo lo demás.

Pretensiones de las partes en el recurso de casación

48 Mediante su recurso de casación, Air Canada solicita al Tribunal de Justicia que:

– Anule la sentencia recurrida.

– Anule la Decisión controvertida o, con carácter subsidiario, bien el artículo 1, apartados 1, letra a), 2, letra a), 3, letra a), o 4, letra a), de esta o dichas disposiciones consideradas en su totalidad.

– Anule el artículo 3 de esta Decisión o, con carácter subsidiario, reduzca sustancialmente el importe de la multa.

– Con carácter subsidiario, devuelva el asunto al Tribunal General.

– Condene a la Comisión a cargar con sus costas ante el Tribunal de Justicia y con los dos tercios restantes de sus costas ante el Tribunal General.

49 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que desestime el recurso de casación y condene en costas a Air Canada.

Sobre el recurso de casación

50 En apoyo de su recurso de casación, Air Canada invoca tres motivos. El primer motivo se basa en errores de Derecho en la apreciación de la competencia de la Comisión para constatar y sancionar una infracción en las rutas entrantes. El segundo se basa, en esencia, en un error de Derecho en la apreciación de la responsabilidad de Air Canada por la infracción cometida en las rutas intra-EEE y Unión-Suiza. El tercer motivo se basa en la falta de una declaración de oficio de la prescripción a propósito del comportamiento de Air Canada en esas mismas rutas.

51 Procede comenzar examinando el primer motivo, a continuación, el tercero y, por último, el segundo.

Primer motivo de casación, relativo a la competencia de la Comisión respecto de las rutas entrantes

52 El primer motivo comprende dos partes, la segunda de las cuales se subdivide en siete alegaciones. La primera parte de dicho motivo y la primera alegación de su segunda parte se basan en el error de haberse utilizado únicamente el criterio de los efectos cualificados de las prácticas contrarias a la competencia en la Unión (en lo sucesivo, «criterio de los efectos cualificados») para determinar la competencia de la Comisión. Las alegaciones segunda a quinta de esta segunda parte se basan en errores de Derecho en la determinación de los requisitos para la aplicación de ese criterio. Las alegaciones sexta y séptima de dicha segunda parte se refieren a la utilización del concepto de «infracción única y continua».

Primera parte y primera alegación de la segunda parte, basadas en el error de haberse utilizado únicamente el criterio de los efectos cualificados para determinar la competencia de la Comisión

– *Alegaciones de las partes*

53 Mediante la primera parte del primer motivo, Air Canada sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al negarse a examinar la aplicación del criterio del lugar de aplicación de las prácticas contrarias a la competencia (en lo sucesivo, «criterio del lugar de aplicación») a los servicios de transporte de mercancías entrantes, al considerar que «el criterio

de los efectos cualificados se fundamenta en el tenor del artículo 101 TFUE» y al estimar que un comportamiento que implica una coordinación de precios adoptado fuera de la Unión entra en el ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1, con arreglo al criterio de los efectos cualificados de por sí, sin que sea necesario determinar si tal comportamiento tiene por objeto o efecto restringir o falsear el juego de la competencia en el mercado interior.

54 Según Air Canada, el criterio de los efectos cualificados, que procede del Derecho internacional público, no puede sustituir a la apreciación de los efectos contrarios a la competencia «dentro del mercado interior», que viene impuesta según el tenor del artículo 101 TFUE, apartado 1. El referido criterio constituye un requisito adicional que solo será pertinente en Derecho internacional público si se cumplen los requisitos del artículo 101 TFUE, apartado 1.

55 Mediante la primera alegación de la segunda parte del primer motivo, que va dirigida contra los apartados 225 a 279 de la sentencia recurrida, Air Canada sostiene que el Tribunal General aplicó de manera errónea la jurisprudencia relativa a la apreciación de los efectos competitivos que se derivan de una infracción por el objeto.

56 Por una parte, el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar que el criterio de los efectos cualificados no exige, en caso de infracción por el objeto, que se demuestren los efectos contrarios a la competencia concretos y, por tanto, al dispensar a la Comisión de la obligación de llevar a cabo una apreciación de los efectos contrarios a la competencia del comportamiento en cuestión a la vista del objeto anticompetitivo de este.

57 Por otra parte, el Tribunal General incurrió en error de Derecho al entender que un comportamiento adoptado y aplicado fuera del EEE en relación con servicios vendidos fuera del EEE era suficientemente nocivo para la competencia en el mercado interior como para que pudiera considerarse que constituía una restricción de la competencia por el objeto, sin proceder a una valoración adecuada de todas las circunstancias pertinentes, incluidos los efectos de ese comportamiento sobre la competencia dentro del EEE. Pues bien, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que una prohibición de exportar a la Unión desde un tercer país no constituye una restricción de la competencia por el objeto, a pesar de que la misma prohibición de exportación entre Estados miembros sí constituye tal restricción.

58 La Comisión rebate estas alegaciones.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

59 En primer lugar, con el fin de responder a las alegaciones por las que Air Canada sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al negarse a examinar el criterio del lugar de aplicación, procede recordar que, en el apartado 46 de su sentencia de 6 de septiembre de 2017, Intel/Comisión (C-413/14 P, EU:C:2017:632), el Tribunal de Justicia, pronunciándose sobre un motivo del recurso en el que se reprochaba al Tribunal General haber considerado que la competencia de la Comisión para constatar y sancionar una conducta adoptada fuera de la Unión basándose en las normas del Derecho Internacional público podía acreditarse, bien con arreglo al criterio del lugar de aplicación, bien con arreglo al criterio de los efectos cualificados, consideró que la competencia de la Comisión puede basarse suficientemente en el criterio de los efectos cualificados.

60 El Tribunal de Justicia llegó a dicha conclusión tras señalar, en los apartados 42 y 45 de la citada sentencia, por un lado, que las normas de la Unión sobre competencia, formuladas en los artículos 101 TFUE y 102 TFUE, pretenden englobar las conductas, colectivas y unilaterales, de las empresas que limitan el juego de la competencia dentro del mercado interior y, por otro lado, que el criterio del lugar de aplicación y el de los efectos cualificados persiguen el mismo objetivo, es decir, englobar conductas no adoptadas, ciertamente, en el territorio de la Unión pero cuyos efectos contrarios a la competencia pueden hacerse sentir en el mercado de la Unión.

61 De ello se sigue que el criterio del lugar de aplicación y el de los efectos cualificados son de carácter alternativo y cualquiera de los dos, por sí solo, basta para justificar, basándose en las normas del Derecho Internacional público, la competencia de la Comisión para aplicar el Derecho de la competencia de la Unión frente a un comportamiento adoptado fuera de la Unión. Al haber entendido el Tribunal General, en el apartado 291 de la sentencia recurrida, que la Comisión podía considerar fundadamente que el criterio de los efectos cualificados quedaba satisfecho, el argumento de Air Canada de que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al negarse a examinar el criterio del lugar de aplicación debe rechazarse por infundado.

62 En segundo lugar, procede examinar el argumento expuesto por Air Canada según el cual el Tribunal General incurrió en error de Derecho por cuanto dispensó a la Comisión de la obligación de apreciar los efectos del comportamiento en cuestión a la vista del objeto contrario a la competencia de este último.

63 En el presente asunto, conviene señalar que, en el apartado 232 de la sentencia recurrida, el Tribunal General precisó 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 tampoco 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».

64 Análogamente, indicó, en el apartado 236 de esa sentencia, que interpretar el criterio de los efectos cualificados 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 dichas disposiciones.

65 El Tribunal General dedujo de lo anterior, en el apartado 237 de la citada sentencia, que Air Canada, por un lado, no podía reprochar válidamente a la Comisión haber incurrido en error al considerar que se cumplía el criterio de los efectos cualificados, cuando esta institución, en los considerandos 917, 1190 y 1277 de la Decisión controvertida, había declarado no estar obligada a apreciar los efectos contrarios a la competencia del comportamiento controvertido a la vista del objeto anticompetitivo de este último y que, por otro lado, tampoco podía deducir de esos considerandos que la Comisión no había efectuado ningún análisis de los efectos producidos por dicho comportamiento en el mercado interior o dentro del EEE a efectos de la aplicación del referido criterio.

66 No obstante, como indican las razones expuestas en segundo lugar en ese apartado 237, no puede deducirse de dichos apartados impugnados por Air Canada que, para considerar probado que se cumplía en el caso de autos el criterio de los efectos cualificados, el Tribunal General haya entendido que bastaba con que la práctica colusoria controvertida pudiera ser calificada de restricción de la competencia por el objeto.

67 En efecto, de una lectura conjunta de los apartados 228 a 244 de la sentencia recurrida se desprende que, en los citados apartados impugnados, el Tribunal General se limitó a rechazar las alegaciones realizadas por Air Canada, resumidas en el apartado 216 de dicha sentencia. Así, en esos apartados, expuso las razones por las que Air Canada sostenía equivocadamente que el hecho de que, en la motivación de la Decisión controvertida relativa, en el caso del considerando 917 de esta, a la calificación de la restricción de la competencia en cuestión y, en el caso de los considerandos 1190 a 1277, al cálculo de la multa, la Comisión hubiera indicado que no era necesaria la demostración de los efectos contrarios a la competencia reales, habida cuenta de que el objeto contrario a la competencia de los comportamientos reprochados estaba probado, significaba que la Comisión, debido a ese objeto contrario a la competencia, se había abstenido de apreciar si los referidos 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.

68 Pues bien, por un lado, al responder, en esencia, que el criterio de los efectos cualificados, cuyo objeto es establecer 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, que puede fundar la competencia de la Comisión para aplicar extraterritorialmente las normas de competencia de la Unión y del EEE 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, dentro del mercado interior de la Unión o del EEE, al que está supeditada la competencia de la Comisión para constatar y sancionar, con arreglo al Derecho de la Unión, una infracción de las normas de competencia.

69 Por otro lado, el análisis del Tribunal General dirigido a determinar si la Comisión había estimado correctamente que, en este caso, se cumplía el criterio de los efectos cualificados se expone en los apartados 245 a 279 de la sentencia recurrida, en cuanto a la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente, y en los apartados 280 a 291 de dicha sentencia, en cuanto a la infracción única y continua considerada en su conjunto.

70 En estas circunstancias, Air Canada efectúa una lectura errónea de la sentencia recurrida al sostener que el Tribunal General consideró que era posible, con el fin de establecer la competencia de la Comisión para aplicar el artículo 101 TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE, sobre la base del criterio de los efectos cualificados, a unos comportamientos adoptados fuera del territorio del EEE, ahorrarse la demostración de tales efectos si los expresados comportamientos pueden calificarse de restricción de la competencia por el objeto. Por todo ello, el argumento expuesto en el apartado 56 de la presente sentencia debe ser desestimado por infundado.

71 En tercer lugar, parte también de una lectura errónea de la sentencia recurrida el argumento de que el Tribunal General sustituyó el criterio sustancial de la restricción de la competencia, por el objeto o por el efecto, dentro del mercado interior de la Unión o del EEE por el criterio de los efectos cualificados del Derecho internacional público.

72 En efecto, de la apreciación del Tribunal General mencionada en el apartado 68 de la presente sentencia se infiere de manera inequívoca que dicho Tribunal, por un lado, concluyó que la competencia de la Comisión a la luz del Derecho internacional público quedaba probada con arreglo al criterio de los efectos cualificados y, por otro lado, señaló la existencia de una restricción de la competencia «por el objeto» que justificaba la competencia de la Comisión para constatar y sancionar, con arreglo al Derecho de la Unión, una infracción de las normas de competencia. Por lo tanto, contrariamente a lo que sostiene Air Canada, el Tribunal General nunca consideró que la demostración de la existencia de los efectos cualificados dispensara a la Comisión de probar que el requisito previsto en el artículo 101 TFUE, apartado 1, relativo a la existencia de una restricción de la competencia por el objeto o por el efecto, quedaba satisfecho.

73 En cuarto lugar, en la medida en que Air Canada sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al entender que el comportamiento controvertido era suficientemente nocivo para la competencia en el mercado interior como para que se le pudiera considerar una restricción de la competencia por el objeto, basta con recordar que, conforme a reiterada jurisprudencia, la competencia del Tribunal de Justicia, en el marco del examen del recurso de casación, está limitada a la apreciación de la solución jurídica que se haya dado a los motivos objeto de debate ante los jueces de primera instancia. Por tanto, una parte no puede invocar por primera vez ante el Tribunal de Justicia un motivo que no ha invocado ante el Tribunal General, ya que ello equivaldría a permitirle plantear al Tribunal de Justicia, cuya competencia en materia de recurso de casación es limitada, un litigio más extenso que aquel del que conoció el Tribunal General. La competencia del Tribunal de Justicia cuando examina un recurso de casación se limita a la apreciación jurídica de la solución dada a los motivos y las alegaciones debatidos ante los jueces que conocieron del asunto en primera instancia (sentencias de 14 de octubre de 2010, Deutsche Telekom/Comisión, C-280/08 P, EU:C:2010:603, apartado 34, y de 2 de febrero de 2023, España y otros/Comisión, C-649/20 P, C-658/20 P y C-662/20 P, EU:C:2023:60, apartado 29 y jurisprudencia citada).

74 Pues bien, en el presente asunto, Air Canada no formuló ante el Tribunal General ningún motivo o alegación dirigidos a impugnar la calificación de restricción por el objeto realizada por la Comisión en la Decisión controvertida. Por lo tanto, la alegación de Air Canada por la que impugna la calificación del comportamiento controvertido de «restricción de la competencia por el objeto» debe declararse inadmisible.

75 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, la primera parte y la primera alegación de la segunda parte deben ser desestimadas por ser en parte inadmisibles y en parte infundadas.

Alegaciones segunda a quinta de la segunda parte, basadas en errores de Derecho en la determinación de los requisitos para la aplicación del criterio de los efectos cualificados

– *Alegaciones de las partes*

76 Mediante la segunda alegación de la segunda parte, Air Canada sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerar que la Comisión había probado de manera jurídicamente suficiente que se cumplían los requisitos para la aplicación del criterio de los efectos cualificados, a pesar de que la Comisión solo había dedicado un considerando de la Decisión controvertida a ese particular, a saber, el considerando 1045, y no había efectuado realmente ningún análisis de los efectos previsibles, inmediatos y sustanciales dentro del mercado interior.

A tales efectos, el Tribunal General tuvo necesariamente que basarse en otros considerandos de la Decisión controvertida, que seleccionó arbitrariamente, aun cuando los efectos señalados por la Comisión solo fueran hipotéticos, especulativos o, cuando menos, no acreditados.

77 Mediante la tercera alegación de esta parte, Air Canada sostiene que el Tribunal General invirtió la carga de la prueba de los efectos cualificados, que recae sobre la Comisión, al basarse erróneamente en una presunción, no justificada, de efectos inmediatos, sustanciales, directos y previsibles.

78 En particular, Air Canada reprocha al Tribunal General, primero, haber indicado en el apartado 237 de la sentencia recurrida que le incumbía probar que la Comisión no había efectuado ningún análisis de los efectos contrarios a la competencia del comportamiento controvertido; segundo, haber considerado, en el apartado 255 de dicha sentencia, que «no aporta ninguna prueba que demuestre que las circunstancias del caso de autos eran poco propicias para la repercusión en sentido descendente de la cadena de bienes y servicios, a los expedidores, del sobrecoste derivado de la infracción única y continua en las rutas entrantes» y, tercero, haber señalado en el apartado 277 de la misma sentencia, que «no ha acreditado, ni siquiera ha alegado, que la previsible repercusión del sobrecoste a los expedidores implantados en el EEE fuera ilícita o ajena al funcionamiento normal del mercado».

79 Mediante la cuarta alegación de dicha parte, Air Canada reprocha al Tribunal General haber procedido a una sustitución de la motivación al dedicar 55 apartados de la sentencia recurrida a apreciar la legalidad del considerando 1045 de la Decisión controvertida, único considerando de la referida Decisión que analiza el criterio de los efectos cualificados.

80 Mediante la quinta alegación de la misma parte, Air Canada reprocha al Tribunal General haber incurrido en error de Derecho y haber vulnerado su derecho de defensa al apreciar la legalidad de la Decisión controvertida sobre la base de unos argumentos, una interpretación y un análisis expuestos por primera vez en el marco del recurso de anulación interpuesto contra dicha Decisión. Air Canada sostiene que el razonamiento y la interpretación formulados por el Tribunal General no figuraban en esa Decisión y que, por consiguiente, nunca tuvo la oportunidad, durante el procedimiento administrativo, de presentar sus observaciones al respecto.

81 La Comisión solicita que se desestimen estas alegaciones.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

82 En primer lugar, es preciso señalar que las alegaciones segunda y cuarta de la segunda parte, mediante las que Air Canada reprocha al Tribunal General haber incurrido en error de Derecho al considerar que la Comisión había demostrado que se cumplían los requisitos para la aplicación del criterio de los efectos cualificados, a pesar de que solo el considerando 1045 de la Decisión controvertida estaba dedicado a ese particular, y, por tanto, haber sustituido, en la sentencia recurrida, el análisis de la Comisión de los efectos cualificados por su propio análisis, son indisociables. Procede, pues, examinarlas conjuntamente.

83 Es cierto que de la jurisprudencia se desprende que 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 y teniendo en cuenta todas las pruebas aportadas por

estos. Ahora bien, 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, por tanto, 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 dicho acto (sentencia de 18 de julio de 2013, UEFA/Comisión, C-201/11 P, EU:C:2013:519, apartado 65 y jurisprudencia citada).

85 Sin embargo, si el Tribunal General se limita a responder a la alegación formulada ante él y a explicitar la motivación del acto impugnado, no cabe considerar que esté sustituyendo la motivación del autor de ese 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 presente asunto, de las constataciones formuladas por el Tribunal General en los apartados 45 y 222 de la sentencia recurrida resulta que la primera razón en la que se apoyó la Comisión en el considerando 1045 de la Decisión controvertida para considerar que se cumplía, en el caso de autos, el criterio de los efectos cualificados se refiere a los «mayores costes del transporte aéreo hacia el EEE y, en consecuencia, unos precios más elevados de las mercancías importadas [que, dada su naturaleza, podían] producir efectos sobre los consumidores dentro del EEE», y a esta razón aludió el Tribunal General como «efecto en cuestión» (en lo sucesivo, «efecto sobre los precios de las mercancías importadas»), respecto del que Air Canada sostenía que no estaba entre los efectos producidos por el comportamiento controvertido que podían ser tenidos en cuenta legítimamente por la Comisión para la aplicación del criterio de los efectos cualificados.

87 En lo atinente a los elementos señalados en la sentencia recurrida a efectos de establecer la pertinencia de los efectos de la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes, del apartado 241 de dicha sentencia se desprende que el Tribunal General se basó en los considerandos 14, 17 y 70 de la Decisión controvertida, así como en las respuestas de las partes a las diligencias de ordenación del procedimiento que había dictado con el fin, en particular, de precisar el papel de los transitarios en las prestaciones de servicios de transporte de mercancías entrantes.

88 Además, en los apartados 248 a 251, 254 y 257 de la sentencia recurrida, el Tribunal General se refirió a los considerandos 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 y 1208 de la Decisión controvertida, en los que la Comisión describió la naturaleza del comportamiento controvertido, que calificó de fijación horizontal de precios relacionada con el recargo por combustible, el recargo por seguridad y la negativa al pago de comisiones.

89 Así pues, a partir de una lectura conjunta de los considerandos de la Decisión controvertida dedicados a la naturaleza del comportamiento en cuestión, a las características de la prestación y de la tarificación de los servicios de transporte aéreo de mercancías, al papel de los transitarios y a la incidencia de un aumento de los recargos en el coste de los servicios de transporte de mercancías y, en consecuencia, en el coste de las mercancías importadas, el Tribunal General consideró, en el apartado 292 de la sentencia recurrida, que la Comisión había acreditado suficientemente que era previsible que el comportamiento controvertido produjera un efecto sustancial e inmediato en el EEE.

90 Pues bien, en primer término, en la medida en que Air Canada alega que, en la Decisión controvertida, la Comisión no demostró que el comportamiento en cuestión podía producir efectos previsibles, inmediatos y sustanciales en el mercado interior y se basó en una mera hipótesis de efectos «que podían» producirse, procede señalar que dichos argumentos se dirigen no contra la sentencia recurrida, sino contra la Decisión controvertida y que, por tanto, deben declararse inadmisibles (véase, por analogía, la sentencia de 29 de junio de 2023, TUIfly/Comisión, C-763/21 P, EU:C:2023:528, apartado 53 y jurisprudencia citada).

91 Por otra parte, en la medida en que Air Canada sostiene que el Tribunal General seleccionó en la Decisión controvertida diversos considerandos dispersos para reagruparlos y presentarlos como integrantes de un razonamiento lógico, que reconstruyó de manera artificiosa, debe señalarse que no cabe reprochar al Tribunal General haber procedido a una lectura conjunta de esa Decisión y haberse apoyado en los considerandos que estimó pertinentes para apreciar la conformidad a Derecho de la conclusión de la Comisión, recordada en el apartado 89 de la presente sentencia. En cualquier caso, Air Canada no afirma que dicha lectura efectuada por el Tribunal General haya desnaturalizado la citada Decisión.

92 A la vista de lo anterior, se ha de rechazar por ser en parte inadmisible y en parte infundado el argumento por el que Air Canada reprocha al Tribunal General haber incurrido en error de Derecho por cuanto no tuvo en cuenta que la Decisión controvertida no presenta ningún análisis de los efectos cualificados y se apoya únicamente en efectos especulativos e hipotéticos.

93 En segundo término, como resulta de los apartados 222 y 238 de la sentencia recurrida, la primera frase del considerando 1045 de la Decisión controvertida contenía, aunque de manera sucinta, los elementos que permitieron al Tribunal General verificar que la Comisión había justificado su competencia extraterritorial a la luz del criterio de los efectos cualificados. En efecto, esos extremos, leídos a la vista de los otros considerandos pertinentes de dicha Decisión, recordados en los apartados 241, 248 a 251, 254, 257, 265 à 267, 270 y 271 de la sentencia recurrida, son los que permitieron al Tribunal General verificar que la Comisión había acreditado efectivamente la existencia de tales efectos.

94 De los apartados 228 a 279 de la sentencia recurrida se desprende, por otra parte, que, en dichos apartados, el Tribunal General se limitó a responder a las alegaciones presentadas en la instancia por Air Canada y a explicitar la motivación de la Decisión controvertida a través, concretamente, de determinados indicios extraídos de los datos que figuraban en dicha Decisión.

95 Por consiguiente, a la vista de la jurisprudencia recordada en el apartado 83 de la presente sentencia, la supuesta sustitución de motivos en cuanto a los citados apartados 228 a 279 no ha sido probada.

96 En segundo lugar, por lo que se refiere al argumento de Air Canada relativo a una inversión de la carga de la prueba, de reiterada jurisprudencia se desprende que 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 aportar la prueba de que debe acogerse este motivo de defensa. No obstante, aunque la carga de la prueba recaiga, según esos principios, bien en la Comisión, bien en la empresa interesada, los elementos de hecho que invoca una parte pueden obligar a la otra a dar una explicación o una justificación,

sin lo 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).

97 Basada en las normas generales en materia de práctica de la prueba, la anterior jurisprudencia es extrapolable a la situación en la que la Comisión debe acreditar su competencia territorial frente a comportamientos originados fuera del territorio de la Unión o del EEE.

98 Como sostiene Air Canada, es a la Comisión, en consecuencia, a quien corresponde acreditar que se cumple el criterio de los efectos cualificados y, por tanto, demostrar que las prácticas de que se trata tienen efectos previsibles inmediatos y sustanciales en la Unión o, como en el caso de autos, en el EEE. Pero, el Tribunal General no incumplió esta norma de reparto de la carga de la prueba.

99 Por un lado, en lo atinente a la crítica de Air Canada contra el apartado 237 de la sentencia recurrida, debe observarse que, en dicho apartado, el Tribunal General se limitó a desestimar la alegación según la cual del hecho de que la Comisión no hubiera apreciado los efectos contrarios a la competencia de la práctica colusoria controvertida por el objeto contrario a la competencia de esta debía deducirse que la Comisión se había dispensado de analizar los efectos de esa práctica para la aplicación del criterio de los efectos cualificados.

100 Procede señalar, por otro lado, que el Tribunal General no efectuó ninguna inversión de la carga de la prueba en el apartado 255 de la sentencia recurrida. Tras apreciar, en los apartados 253, 254 y 256 a 261 de dicha sentencia, si la Comisión había demostrado suficientemente la previsibilidad del efecto sobre los precios de las mercancías importadas, el Tribunal General formuló una respuesta afirmativa a esa cuestión indicando, en el apartado 258 de la citada sentencia, que el aumento del precio de las mercancías importadas constituía un efecto previsible para los transportistas. De igual forma, de los apartados 273 a 278 de la sentencia recurrida resulta que el Tribunal General, tras examinar la influencia ejercida por la intervención de los transitarios en el nexo de causalidad entre la práctica colusoria controvertida y el efecto sobre los precios de las mercancías importadas, consideró que la Comisión había aportado la prueba del carácter inmediato de ese efecto. En dicha apreciación, el Tribunal General destacó en particular, en los apartados 275 y 276 de la sentencia recurrida, que la intervención de los transitarios no había roto la cadena de causalidad, toda vez que se derivaba objetivamente de la práctica colusoria en cuestión, según el funcionamiento normal del mercado.

101 En tales circunstancias, al entender que incumbía a Air Canada aportar la prueba en contrario que invalidara tales conclusiones, el Tribunal General aplicó correctamente la jurisprudencia recordada en el apartado 96 de la presente sentencia, sin invertir la carga de la prueba.

102 En tercer lugar, en cuanto a la alegación relativa a la supuesta vulneración del derecho de defensa, por no haber conocido Air Canada el análisis de los efectos cualificados hasta que tuvo conocimiento de la sentencia recurrida, basta con recordar que, como ha quedado dicho en el apartado 94 de la presente sentencia, el Tribunal General se basó, en dicha sentencia, en datos, en circunstancias y en criterios que ya figuraban en los considerandos pertinentes de la Decisión controvertida y respondió de hecho detalladamente, en los apartados 225 a 279 de la sentencia recurrida, al argumento expuesto ante él por Air Canada según el cual, al mencionar en el considerando 1045 de la Decisión controvertida la existencia de una reacción en cadena como resultado de las prácticas anticompetitivas, la Comisión no había aportado la prueba de que la supuesta coordinación relativa a las rutas entrantes hubiera producido efectos inmediatos, sustanciales y previsibles en la Unión o en el EEE. Por eso, dicha alegación no puede prosperar.

103 De ello se sigue que las alegaciones segunda a quinta de la segunda parte deben ser desestimadas por ser en parte inadmisibles y en parte infundadas.

Alegaciones sexta y séptima de la segunda parte, basadas en la utilización del concepto de «infracción única y continua»

– *Alegaciones de las partes*

104 Mediante la sexta alegación de la segunda parte, Air Canada sostiene que el Tribunal General aplicó el concepto de «infracción única y continua» en el marco de la apreciación de los efectos cualificados con el fin de ampliar el ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE a comportamientos que, sin embargo, no son competencia de la Comisión. Según Air Canada, en caso de infracción única y continua, cada elemento constitutivo de la infracción debe entrar en el ámbito competencial de la Comisión, porque de lo contrario esta institución podría ampliar su competencia a un comportamiento adoptado en cualquier lugar del mundo, tenga o no un vínculo con la Unión o con el EEE, por la mera razón de que ese comportamiento persigue el mismo objetivo de restricción de la competencia que los otros elementos constitutivos de la infracción que entran en el ámbito competencial de la Comisión.

105 Según Air Canada, la coordinación relativa a las rutas entrantes constituye un comportamiento claramente diferente del comportamiento adoptado en las rutas salientes, y el comportamiento que adoptó para las rutas entrantes respondió a objetivos diferentes y afecta exclusivamente a la competencia en Canada, sin que haya podido producir efecto alguno dentro de la Unión o del EEE.

106 Mediante la séptima alegación de la segunda parte, Air Canada arguye que el Tribunal General apreció de manera errónea los efectos de la infracción única y continua considerada en su conjunto. Pese a que la Comisión está obligada a demostrar que el comportamiento considerado en su totalidad cumple cada uno de los cuatro requisitos acumulativos del criterio de los efectos cualificados, a saber, que se trate de efectos inmediatos, sustanciales, directos y previsibles, el Tribunal General dispensó a la Comisión de la obligación de probar que el comportamiento en cuestión satisfacía dicho criterio de manera jurídicamente suficiente y consideró que, una vez acreditada por la Comisión la infracción única y continua, quedaba también establecida *ipso facto* la competencia de esta. De hecho, el Tribunal General no efectuó ningún análisis de los efectos de la infracción única y continua, de manera que no respetó el planteamiento definido en la sentencia de 6 de septiembre de 2017, Intel/Comisión (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 La Comisión sostiene que estas alegaciones deben ser desestimadas por carecer de fundamento.

– *Apreciación del Tribunal de Justicia*

108 En los apartados 221 a 223 de la sentencia recurrida, el Tribunal General, tras examinar los considerandos 1045 y 1046 de la Decisión controvertida, declaró que, para entender que quedaba satisfecho el criterio de los efectos cualificados, la Comisión se fundó a la vez en los efectos de la infracción única y continua considerados en su totalidad y en los efectos de la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente y, en particular, en los mayores costes del transporte aéreo hacia el EEE y, por tanto, los precios más elevados de las mercancías importadas.

109 En tal contexto, como anunció en el apartado 224 de la sentencia recurrida, el Tribunal General examinó, por un lado, los efectos de la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente y, por otro lado, los efectos de la infracción única y continua considerada en su conjunto.

110 Primeramente, en la medida en que, mediante la sexta alegación de la segunda parte, Air Canada critica las razones por las que el Tribunal General entendió que existía un efecto en el mercado interior o dentro del EEE causado por la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente, debe señalarse 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. Por lo tanto, el Tribunal General es el único competente para comprobar y apreciar los hechos pertinentes. En consecuencia, la apreciación de tales hechos no constituye, 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 (sentencia de 10 de septiembre de 2024, Comisión/Irlanda y otros, C-465/20 P, EU:C:2024:724, apartado 110 y jurisprudencia citada).

111 Pues bien, procede advertir que estos argumentos expuestos en apoyo de la sexta alegación de la segunda parte tienen por objeto, en realidad, cuestionar, mediante una mera afirmación, las apreciaciones fácticas realizadas por el Tribunal General en los apartados 228 a 245 de la sentencia recurrida, en cuanto a la existencia del efecto sobre los precios de las mercancías importadas, sin que Air Canada invoque una desnaturalización de los hechos o de las pruebas con arreglo a los cuales el Tribunal General efectuó dichas apreciaciones fácticas. Por ello, la sexta alegación de la segunda parte debe declararse inadmisible.

112 En segundo lugar, en la medida en que las alegaciones sexta y séptima de esta parte se dirigen contra los apartados 280 a 292 de la sentencia recurrida, relativos a los efectos de la infracción única y continua considerada en su conjunto, procede señalar que, mediante su primer motivo de casación, Air Canada critica la sentencia recurrida solamente en cuanto a que admitió la 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. Así, Air Canada alega que la Comisión no podía fundarse en el concepto de «infracción única y continua» y que debería haber comprobado que el comportamiento relativo a las rutas entrantes, claramente diferente del relativo a las rutas salientes, había producido efectos cualificados en el EEE.

113 Pues bien, como se ha mencionado en el apartado 108 de la presente sentencia, el Tribunal General señaló que la Comisión había examinado si el criterio de los efectos cualificados quedaba satisfecho en lo que respecta no solamente a la infracción única y continua considerada en su conjunto, sino también a la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente.

114 En el apartado 279 de la sentencia recurrida, declaró que la Comisión podía fundadamente considerar que el criterio de los efectos cualificados se cumplía en lo que respecta a la coordinación relativa a los servicios de transporte de mercancías entrantes considerada aisladamente.

115 Habida cuenta de que estas consideraciones bastan por sí solas para justificar la competencia de la citada institución en cuanto a las rutas entrantes, procede rechazar por inoperante el argumento relativo a la consideración de los efectos de la infracción única y continua considerada en su conjunto.

116 A la vista del conjunto de las anteriores consideraciones, el primer motivo de casación debe desestimarse en su totalidad.

Tercer motivo de casación, basado en la prescripción de la facultad sancionadora de la Comisión frente a los comportamientos relativos a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza

Alegaciones de las partes

117 Mediante su tercer motivo, Air Canada aduce que el Tribunal General debería haber declarado de oficio la prescripción de las facultades sancionadoras de la Comisión frente a los comportamientos relativos a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza.

118 En apoyo de su motivo, Air Canada expone que, en particular, en otras tres sentencias relacionadas con la práctica colusoria controvertida, el Tribunal General declaró que la facultad sancionadora de la Comisión frente a esos comportamientos había prescrito en una fecha anterior a la fecha de adopción de la Decisión controvertida, y de ello dedujo que, al sancionar en esta a los transportistas implicados en dichos comportamientos, la Comisión había infringido las normas en materia de prescripción establecidas en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003.

119 Air Canada, que no invocó este motivo de recurso ante el Tribunal General, sostiene que el Tribunal de Justicia debería plantearlo de oficio, no obstante, dado su carácter de orden público.

120 Alega en este sentido, en primer término, que la Decisión controvertida, adoptada cuando las facultades de la Comisión habían prescrito, adolece de incompetencia temporal y que la incompetencia de una institución de la Unión constituye un motivo de anulación de orden público que debe ser planteado de oficio por el juez de la Unión, aunque no lo haya solicitado ninguna de las partes.

121 En segundo término, que el plazo de prescripción para imponer multas que, por su carácter, son asimilables a las sanciones penales, responde a objetivos fundamentales del ordenamiento jurídico de la Unión, a saber, la seguridad jurídica, la buena administración de la justicia y la economía del procedimiento. Pues bien, sobre la base de estos principios, el Tribunal de Justicia reconoció que el plazo de recurso del artículo 263 TFUE es de orden público. Dado que la aplicación del Derecho de la competencia de la Unión responde a objetivos de interés público y afecta a los derechos de terceros, la prescripción surte efectos *erga omnes*, a diferencia de la prescripción de las acciones en materia de responsabilidad extracontractual. Air Canada añade a este respecto que la inobservancia del plazo es manifiesta en el presente asunto y, en consecuencia, fácilmente verificable por cualquier tercero.

122 En tercer término, Air Canada invoca la violación del principio de igualdad de trato aduciendo que su posición no es diferente de la de los otros transportistas de terceros países que obtuvieron un resultado favorable ante el Tribunal General, porque las facultades de la Comisión para sancionarles habían prescrito.

123 La Comisión niega el carácter de orden público del motivo basado en la prescripción de sus facultades sancionadoras y solicita que se desestime el motivo.

Apreciación del Tribunal de Justicia

124 Con carácter preliminar, se ha de señalar que, como alega acertadamente Air Canada, mediante las sentencias de 30 de marzo de 2022, Japan Airlines/Comisión (T-340/17, EU:T:2022:181); Cathay Pacific Airways/Comisión (T-343/17, EU:T:2022:184), y Latam Airlines Group y Lan Cargo/Comisión (T-344/17, EU:T:2022:185), relativas a la misma práctica colusoria y dictadas el mismo día que la sentencia recurrida, el Tribunal General, ante el que los transportistas aéreos habían invocado motivos de anulación basados en la prescripción de las facultades sancionadoras de la Comisión frente a los comportamientos infractores relacionados con las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, consideró que esta institución había ignorado el plazo de prescripción previsto en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 al adoptar, el 17 de marzo de 2017, una decisión por la que imponía sanciones contra los transportistas aéreos implicados en esos comportamientos infractores.

125 Consta igualmente que, contrariamente a dichos transportistas, Air Canada no planteó ante el Tribunal General el motivo basado en el cumplimiento del plazo de prescripción.

126 Procede, por tanto, indagar si este motivo constituye un motivo de orden público que debería haber sido planteado de oficio por el Tribunal General.

127 En primer lugar, conviene señalar que, como resulta expresamente del título del capítulo VII del Reglamento n.º 1/2003 y del tenor del artículo 25 de este Reglamento, que figura en dicho capítulo VII, los plazos que delimitan las facultades sancionadoras de la Comisión son calificados de plazos de «prescripción».

128 Importa observar a este respecto que la calificación de plazo de «prescripción» se confirma en otras versiones lingüísticas del citado Reglamento, en particular las versiones en lengua francesa («prescription»), inglesa («limitation periods»), italiana («prescrizione»), lituana («senaties terminai») y portuguesa («prescriçã»).

129 Debiendo determinarse la naturaleza de un plazo teniendo en cuenta el contexto general en que se inscribe y a la luz de su objetivo (sentencia de 12 de diciembre de 2002, Bélgica/Comisión, C-5/01, EU:C:2002:754, apartado 52 y jurisprudencia citada), procede también señalar que la naturaleza del plazo previsto en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 viene corroborada por una interpretación contextual y teleológica de dicha disposición.

130 Atendiendo al contexto, debe recalcarse que el artículo 26 del Reglamento n.º 1/2003, que constituye, con el artículo 25, el capítulo VII del citado Reglamento, califica también de «plazo de prescripción» el plazo que, una vez vencido, determina que la Comisión ya no puede ejecutar las decisiones adoptadas en aplicación de los artículos 23 y 24 del mismo Reglamento. Además, tanto el artículo 25 de este Reglamento como el artículo 26 fijan precisamente todas las normas aplicables a los plazos que instauran, estableciendo no solo la duración de esos plazos, sino también la fecha en la que comienzan a contar, así como las causas de interrupción y de suspensión de los plazos. Pues bien, estas normas corresponden al régimen jurídico de la prescripción.

131 Por lo que se refiere al objetivo de los plazos que delimitan las facultades de la Comisión, procede señalar que el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 reproduce básicamente las disposiciones de los artículos 1 a 3 del Reglamento (CEE) n.º 2988/74 del Consejo, de 26 de noviembre de 1974, relativo a la prescripción en materia de actuaciones y de ejecución en los ámbitos del derecho de transportes y de la competencia de la Comunidad Económica Europea (DO 1974, L 319, p. 1). De ahí que, para interpretar esos plazos, convenga referirse al preámbulo de este último Reglamento y, concretamente, a su segundo considerando. Este considerando indica que «es necesario, para garantizar la seguridad jurídica, introducir el principio de la prescripción y regular las modalidades de su aplicación» y que «hay que tener en cuenta tanto los intereses de las empresas y de las asociaciones de empresas, como las exigencias de la práctica administrativa». Así, de dicho considerando resulta que el legislador de la Unión quiso delimitar las facultades de la Comisión estableciendo el mecanismo de la prescripción extintiva, con el fin, en particular, de garantizar la protección de los derechos de las empresas cuando la Comisión se proponga imponerles multas sancionadoras o multas coercitivas.

132 En consecuencia, tanto del tenor del Reglamento n.º 1/2003 como de su contexto y de los objetivos que persigue se infiere que los plazos previstos en su capítulo VII constituyen plazos de prescripción.

133 Pues bien, según reiterada jurisprudencia, el respeto del plazo de prescripción no puede ser examinado de oficio por el juez de la Unión, sino que se trata de una cuestión que debe ser planteada por la parte afectada (sentencias de 14 de junio de 2016, Marchiani/Parlamento, C-566/14 P, EU:C:2016:437, apartado 94 y jurisprudencia citada, y de 5 de septiembre de 2019, Unión Europea/Guardian Europe y Guardian Europe/Unión Europea, C-447/17 P y C-479/17 P, EU:C:2019:672, apartado 99 y jurisprudencia citada).

134 Esta conclusión no resulta desvirtuada por el argumento de Air Canada según el cual el motivo de recurso basado en la prescripción de las facultades sancionadoras de la Comisión debería asimilarse a un motivo de incompetencia, habida cuenta de que, una vez transcurrido el plazo de prescripción, la Comisión deviene incompetente para imponerle una multa.

135 En efecto, si bien el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 obliga a la Comisión a sancionar una infracción dada en un plazo determinado, que comienza a contar a partir del día en que se haya cometido esa infracción o, en caso de infracción continua o continuada, a partir del día en que haya finalizado la infracción, esta disposición no tiene por objeto ni por efecto privar a la Comisión de su facultad sancionadora frente a otras infracciones distintas de la que ha prescrito. Además, por lo que atañe a esta última infracción, del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003 resulta que el hecho de que la Comisión no pueda ya imponer sanciones a los autores de la referida infracción por el transcurso del plazo de prescripción no impide, por sí solo, que la Comisión adopte una decisión por la que se constate que se ha cometido la infracción, sin perjuicio de que tenga que demostrar, no obstante, en tal caso, un interés legítimo en adoptar una decisión para constatar tal infracción. La Comisión sigue siendo, pues, competente para constatar una infracción prescrita, siempre que demuestre un interés legítimo. En estas circunstancias, la prescripción de las facultades sancionadoras de la Comisión no equivale a la incompetencia de esta institución.

136 Air Canada tampoco puede invocar válidamente la violación del principio de igualdad de trato derivada de que su propia posición respecto al procedimiento no sea diferente de la de los transportistas aéreos que obtuvieron un resultado favorable ante el Tribunal General alegando que la acción de la Comisión había prescrito en parte. Dado que el motivo basado en la

prescripción no es de orden público y que corresponde a la empresa interesada invocarlo, la circunstancia de que el Tribunal General constatara la prescripción a favor de las empresas que invocaron ante él este motivo no constituye una diferencia de trato injustificada en perjuicio de Air Canada. En efecto, contrariamente a lo que alega esta última, dicha diferencia de trato resulta exclusivamente de la circunstancia objetiva de que no invocó el motivo de recurso basado en que había transcurrido el plazo de prescripción, cuando podría haberlo hecho en las mismas condiciones que los otros transportistas aéreos que invocaron ese motivo (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de noviembre de 2017, British Airways/Comisión C-122/16 P, EU:C:2017:861, apartado 98).

137 Asimismo, como señaló en esencia el Abogado General en los puntos 164 y 165 de sus conclusiones, el pretendido carácter de orden público del motivo basado en la prescripción de las facultades sancionadoras de la Comisión no puede inferirse de la circunstancia de que las multas impuestas con arreglo al artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 se califiquen de «penales», en el sentido del artículo 6 del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950. En efecto, tal calificación no implica por sí sola que la prescripción de la facultad sancionadora de la Comisión, en virtud del artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003, persiga un objetivo de interés público que vaya más allá de la protección de las empresas interesadas.

138 Ese pretendido carácter de orden público del motivo basado en el cumplimiento del plazo previsto en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 no puede deducirse tampoco de la circunstancia de que la función del plazo de prescripción sea garantizar la seguridad jurídica y que, por tanto, deba asimilarse a un plazo de procedimiento en virtud de la reiterada jurisprudencia, invocada por Air Canada, según la cual el plazo de recurso previsto en el artículo 263 TFUE, párrafo sexto, es de orden público, de suerte que corresponde al juez de la Unión verificar de oficio si ha sido respetado.

139 En efecto, los plazos de procedimiento se establecieron para garantizar la buena administración de la justicia, la claridad y la seguridad de las situaciones jurídicas. De este modo, en concreto, los plazos para interponer recurso ordinario, como el establecido en el artículo 263 TFUE, párrafo sexto, y los plazos para interponer recurso de casación, como el previsto en el artículo 56, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia, tienen por objeto garantizar que las resoluciones administrativas y las decisiones jurisdiccionales adquieren firmeza y a proteger así los intereses públicos (sentencia de 8 de noviembre de 2012, Evropaïki Dynamiki/Comisión, C-469/11 P, EU:C:2012:705, apartado 50). Ahora bien, no sucede lo mismo con el plazo de prescripción previsto en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003, que, como se ha indicado en el apartado 131 de la presente sentencia, tiene por objeto principal proteger a las empresas afectadas. Por otra parte, la mera circunstancia de que la función del plazo de prescripción sea garantizar la seguridad jurídica no justifica que se le asimile a un plazo de procedimiento, cuando se trata de dos plazos que son por naturaleza diferentes (sentencia de 8 de noviembre de 2012, Evropaïki Dynamiki/Comisión, C-469/11 P, EU:C:2012:705, apartado 49).

140 De cuantas consideraciones anteceden se desprende que el cumplimiento del plazo de prescripción de la facultad sancionadora de la Comisión previsto en el artículo 25 del Reglamento n.º 1/2003 no constituye un motivo de orden público que debiera haber sido planteado de oficio por el Tribunal General.

141 Por consiguiente, el tercer motivo de casación es infundado.

Segundo motivo de casación, relativo a la imputación a Air Canada de la responsabilidad de la infracción cometida en las rutas intra-EEE y Unión-Suiza

Alegaciones de las partes

142 Mediante su segundo motivo, Air Canada sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al considerarla responsable de la infracción única y continua en cuanto se refiere a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, pese a que nunca operó o nunca tuvo la posibilidad legal de operar en tales rutas.

143 Este motivo se divide sustancialmente en cuatro partes.

144 Mediante la primera parte, Air Canada aduce que el Tribunal General sustituyó indebidamente la motivación de la Decisión controvertida por la suya propia, aunque confirmó, al mismo tiempo, la conclusión de esta Decisión según la cual había participado en una infracción única y continua.

145 En el considerando 890 de la Decisión controvertida, la Comisión había expuesto que los contactos relativos a las rutas que los transportistas no habían explotado nunca o no habían tenido nunca la posibilidad legal de explotar podían resultar también pertinentes para establecer la existencia de una infracción única y continua. Había indicado también, en ese considerando, que su apreciación se debía a que ninguna barrera insuperable impedía a las partes prestar servicios de transporte aéreo de mercancías en esas rutas y había citado la jurisprudencia emanada de la sentencia de 20 de enero de 2016, Toshiba Corporation/Comisión (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 Pues bien, según Air Canada, en los apartados 366 a 377 de la sentencia recurrida, el Tribunal General fundó su apreciación no en esta última jurisprudencia, relativa a la inexistencia de barreras insuperables que excluyan toda competencia potencial en el mercado de referencia, sino en un razonamiento nuevo que no figuraba en la Decisión controvertida, según el cual la existencia de una relación de competencia entre las empresas afectadas no es un requisito para imputar a una empresa la responsabilidad de comportamientos anticompetitivos que formen una infracción única y continua.

147 Mediante la segunda parte, Air Canada sostiene que, al fundarse en una jurisprudencia y en un análisis que no figuraban en la Decisión controvertida, el Tribunal General vulneró su derecho de defensa, ya que no se le dio la oportunidad de presentar observaciones sobre la nueva posición de la Comisión, que resultó confirmada por el Tribunal General en la sentencia recurrida.

148 Mediante la tercera parte, que tiene por objeto especialmente el apartado 377 de la sentencia recurrida, Air Canada reprocha al Tribunal General no haber expuesto razones adecuadas y suficientes para justificar su análisis según el cual la Comisión podía considerarla responsable de componentes de la infracción única y continua en rutas en las que no podía operar. Así, el Tribunal General infringió el artículo 36 del Estatuto del Tribunal de Justicia, relativo a la obligación de que las sentencias estén motivadas, y el artículo 41 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

149 Mediante la cuarta parte, Air Canada sostiene que el Tribunal General, en cualquier caso, incurrió en error de Derecho al afirmar con carácter general que la existencia de una relación de competencia no es pertinente cuando se trata de una infracción única y continua, pese a que las

sentencias citadas por el Tribunal General en los apartados 366 a 376 de la sentencia recurrida, por un lado, no permiten justificar una conclusión tan general y, por otro, se dictaron en asuntos en los que no era objeto de debate el criterio de la inexistencia de barreras insuperables.

150 La Comisión rebate todas estas alegaciones.

Apreciación del Tribunal de Justicia

151 Procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, una infracción del artículo 101 TFUE, apartado 1, puede resultar no solo de un acto aislado, sino también de una serie de actos o incluso de un comportamiento continuo, aun cuando uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuo puedan también constituir por sí mismos y aisladamente considerados una infracción de la citada disposición. Por ello, cuando las diversas acciones se inscriben en un «plan conjunto» debido a su objeto idéntico que falsea el juego de la competencia en el mercado interior, la Comisión puede imputar la responsabilidad por dichas acciones en función de la participación en la infracción considerada en su conjunto (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 41 y jurisprudencia citada, y la sentencia de 27 de junio de 2024, Servier y otros/Comisión, C-201/19 P, EU:C:2024:552, apartado 240).

152 Una empresa que haya participado en tal infracción única y continua mediante comportamientos propios, subsumibles en los conceptos de «acuerdo» o de «práctica concertada» con un objeto contrario a la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, que pretendían contribuir a la ejecución de la infracción en su conjunto, puede así ser también responsable de los comportamientos adoptados por otras empresas en el marco de la misma infracción durante todo el período de su participación en dicha infracción (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 42 y jurisprudencia citada, y la sentencia de 27 de junio de 2024, Servier y otros/Comisión,C-201/19 P, EU:C:2024:552, apartado 241).

153 Para acreditar la participación de una empresa en la ejecución de tal infracción única, la Comisión debe probar que dicha empresa intentaba contribuir con su propio comportamiento a la consecución de los objetivos comunes perseguidos por el conjunto de los participantes y que tuvo conocimiento de los comportamientos infractores previstos o ejecutados por otras empresas para alcanzar los mismos objetivos o que pudo de forma razonable haberlos previsto y que estaba dispuesta a asumir el riesgo (sentencias de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 42 y jurisprudencia citada, y de 1 de febrero de 2024, Scania y otros/Comisión, C-251/22 P, EU:C:2024:103, apartado 95 y jurisprudencia citada).

154 En consecuencia, una empresa puede haber participado directamente en todos los comportamientos contrarios a la competencia que componen la infracción única y continuada, en cuyo caso la Comisión puede imputarle conforme a Derecho la responsabilidad de todos esos comportamientos y, por tanto, la citada infracción en su totalidad. Asimismo, una empresa puede haber participado directamente solo en una parte de dichos comportamientos, pero haber tenido conocimiento de todos los otros comportamientos infractores previstos o ejecutados por los demás participantes en el cártel para alcanzar los mismos objetivos o haber podido preverlos de forma razonable y haber estado dispuesta a asumir el riesgo. En tal caso, la Comisión también puede lícitamente imputarle a dicha empresa la responsabilidad de la totalidad de los comportamientos contrarios a la competencia que componen tal infracción y, por consiguiente,

de esta en su totalidad (sentencias de 6 de diciembre de 2012, Comisión/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, apartado 43, y de 1 de febrero de 2024, Scania y otros/Comisión, C-251/22 P, EU:C:2024:103, apartado 96 y jurisprudencia citada).

155 En el caso de autos, el Tribunal General, en los apartados 371 a 374 y 376 de la sentencia recurrida, recordó en esencia la doctrina jurisprudencial traída a colación en los apartados 151 a 154 de la presente sentencia, antes de identificar las razones por las que la Comisión había imputado a Air Canada la responsabilidad de la infracción única y continua en cuanto se refería a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza y de examinar su conformidad a Derecho.

156 A este respecto, en lo atinente a la primera parte, basada en una sustitución de la motivación, procede observar que, para desestimar el motivo en el que reprochaba a la Comisión haber incurrido en errores manifiestos de apreciación y de Derecho al imputar a Air Canada la responsabilidad de la infracción única y continua en las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, el Tribunal General no sustituyó la apreciación de la Comisión por la suya propia.

157 En efecto, en los apartados 161 y 162 de la sentencia recurrida, el Tribunal General señaló que, en la Decisión controvertida, la Comisión había recordado que, en determinadas condiciones, podía considerarse a una empresa responsable de una infracción única y continua en su totalidad, aun cuando no hubiera participado directamente en todos sus elementos constitutivos, y llegó a la conclusión de que existía una infracción única y continua que abarcaba todas las rutas en cuestión, considerando que los contactos controvertidos iban encaminados a la realización del objetivo único perseguido por los responsables, en el marco de un plan global.

158 Tras analizar, en los apartados 162 y 164 de esa sentencia, los considerandos 869 a 902 y el artículo 1 de la Decisión controvertida, consideró, en el apartado 165 de dicha sentencia, que «resultaba sencillo para [Air Canada] comprender —y para el propio Tribunal General controlar — que la Comisión le imputó la responsabilidad de la infracción única y continua, incluso en cuanto se refiere a las rutas intra-Unión y Unión-Suiza, porque dicho transportista pretendía contribuir al plan global que perseguía el objetivo anticompetitivo común descrito en los considerandos 872 a 876 de [esta Decisión] y tenía conocimiento (demostrado o presunto) de los comportamientos infractores de los demás transportistas implicados en los que no participó directamente».

159 De igual forma, haciendo referencia especialmente a los citados apartados 161 y 162, el Tribunal General señaló, en el apartado 378 de la misma sentencia, que «la Comisión imputó a Air Canada la responsabilidad de la infracción única y continua, incluso en cuanto se refiere a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, debido a que [Air Canada] tenía la intención de contribuir, independientemente de su condición de competidora potencial en las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, al plan global que perseguía el objetivo común contrario a la competencia […] y tenía conocimiento (demostrado o presunto) de los comportamientos infractores de los demás transportistas implicados en los que no había participado directamente».

160 El Tribunal General añadió, en el apartado 379 de la sentencia recurrida, que no podía deducirse del considerando 890 de la Decisión controvertida que «la Comisión quisiera imputar a [Air Canada] la responsabilidad de la infracción única y continua en cuanto se refería a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza basándose en su condición de competidor potencial en estas últimas», puesto que «tanto de su tenor como de su objetivo y del contexto en el que se enmarca, el citado considerando no se refiere a la responsabilidad de los diferentes transportistas implicados en la infracción única y continua, sino a la existencia de dicha [infracción única y continua]».

161 De esta manera, de las constataciones del Tribunal General resulta que, para imputar a Air Canada la responsabilidad de la infracción única y continua en cuanto se refiere a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, la Comisión se basó, en la Decisión controvertida, no en la inexistencia de barreras insuperables a la entrada de Air Canada en los mercados pertinentes, sino en la circunstancia de que dicha empresa había contribuido, con su propio comportamiento, a los objetivos comunes perseguidos por todos los participantes y en que tenía conocimiento de los comportamientos infractores de los demás transportistas indirectamente.

162 De ello se sigue que, contrariamente a lo que alega Air Canada en apoyo de la primera parte, el Tribunal General no sustituyó la motivación de la Comisión por la suya propia.

163 En lo atinente concretamente al argumento de Air Canada de que, en los apartados 366 a 377 de la sentencia recurrida, el Tribunal General se fundó en una jurisprudencia y en un análisis que no figuraban en la Decisión controvertida, es preciso señalar que la jurisprudencia citada en estos apartados, bien era mencionada en la nota a pie de página 1311 del considerando 867 de la Decisión controvertida, bien era debatida por Air Canada en su escrito de réplica. Pues bien, como se ha señalado en el apartado 85 de la presente sentencia, cuando el Tribunal General se limita a responder a las alegaciones formuladas ante él por las partes, no cabe considerar que esté sustituyendo la motivación del autor del acto impugnado por la suya propia.

164 En cuanto a la segunda parte, basada en una vulneración del derecho de defensa, basta con señalar que parte de una premisa errónea, toda vez que, contrariamente a lo que sostiene Air Canada, el Tribunal General no efectuó ninguna sustitución de motivación al basarse en nuevos argumentos presentados por la Comisión durante el procedimiento. Por consiguiente, esta parte debe ser desestimada por infundada.

165 En cuanto a la tercera parte, basada en un vicio de motivación, en la medida en que el Tribunal General no expuso supuestamente las razones por las que los principios que tuvo en cuenta eran aplicables a los hechos del litigio y le llevaron a concluir que la Comisión estaba facultada para considerar a Air Canada responsable de la infracción única y continua, incluso en cuanto se refiere a las rutas en las que no podía operar, debe señalarse que el Tribunal General, como ya se ha mencionado en el apartado 159 de la presente sentencia, recalcó, en el apartado 378 de la sentencia recurrida, que la Comisión, para imputar a Air Canada la responsabilidad de la infracción única y continua, incluso en cuanto se refiere a dichas rutas, se había basado en la contribución de esta empresa al plan global que perseguía un objetivo anticompetitivo común y en su conocimiento de los comportamientos infractores de los demás transportistas implicados.

166 Así, el Tribunal General dio a entender claramente que la responsabilidad de Air Canada por las rutas en las que no podía operar se derivaba no de la participación directa de dicho transportista en la infracción en esas rutas, sino de su participación indirecta en esta última, dado su conocimiento de los otros comportamientos infractores previstos o ejecutados por los demás participantes en la práctica colusoria en cuestión en persecución de los mismos objetivos.

167 En consecuencia, Air Canada invoca indebidamente un vicio de motivación.

168 Por último, en cuanto a la cuarta parte, basada en que el Tribunal General supuestamente incurrió en error de Derecho al considerar, en el caso de autos, que la existencia de una relación de competencia no era pertinente para apreciar si existía una infracción única y continua, pese a que la jurisprudencia emanada, en particular, de la sentencia de 26 de enero de 2017, Duravit y otros/Comisión (C-609/13 P, EU:C:2017:46), no era aplicable en el presente asunto, pues dicha

jurisprudencia se limitaba a los hechos y a las circunstancias particulares de cada caso y no podía ser objeto de una aplicación axiomática y general, es preciso observar que Air Canada no aporta ninguna prueba que demuestre que el presente asunto se distingue del que dio lugar a la citada sentencia, en cuyo apartado 124 el Tribunal de Justicia entendió que la existencia de una relación de competencia entre las empresas participantes no es un requisito para la calificación de las conductas anticompetitivas de infracción única y continua. Dado que esta apreciación es independiente de la gravedad de la infracción, Air Canada no puede invocar el carácter supuestamente «menos grave y en extremo especulativo» de la infracción única y continua controvertida en el presente asunto. Tampoco puede ampararse en que el ámbito de aplicación tanto material como geográfico de esta última infracción sea más amplio que el de la infracción única y continua controvertida en el asunto que dio lugar a la citada sentencia.

169 Por otra parte, en la medida en que Air Canada sostiene que solo una «contribución activa» de la empresa en la infracción o la prueba de que la empresa jugó un «papel esencial» en esta permitiría declararla responsable por su contribución al plan global que perseguía un objetivo común, procede advertir que, conforme a reiterada jurisprudencia, basta con que la Comisión demuestre que la empresa afectada ha participado en reuniones en las que se han concluido acuerdos contrarios a la competencia, sin haberse opuesto expresamente, para probar satisfactoriamente la participación de la citada empresa en la práctica colusoria. Cuando la participación en tales reuniones haya quedado acreditada, incumbe a dicha empresa aportar los indicios apropiados para demostrar que su participación en las reuniones no estaba guiada en absoluto por un espíritu contrario a la competencia, probando que informó a sus competidores de que ella participaba en las reuniones con unas intenciones diferentes a las suyas (sentencia de 1 de febrero de 2024, Scania y otros/Comisión, C-251/22 P, EU:C:2024:103, apartado 99 y jurisprudencia citada).

170 De la jurisprudencia resulta también que, cuando la Comisión demuestra que la empresa afectada ha participado en reuniones en las que se han concluido acuerdos contrarios a la competencia, sin haberse opuesto expresamente a ellos, dicha institución no está obligada, además, a probar que esa empresa tenía la intención de participar en la infracción, sino que corresponde a la citada empresa aportar las pruebas de su distanciamiento con respecto a esos acuerdos y, en particular, al alcance geográfico de estos (sentencia de 1 de febrero de 2024, Scania y otros/Comisión, C-251/22 P, EU:C:2024:103, apartado 101).

171 En el presente asunto, en el apartado 382 de la sentencia recurrida, el Tribunal General recalcó que, por lo que se refería a las actividades anticompetitivas relativas a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza en las que no había participado directamente, Air Canada no negaba, en el marco de su tercer motivo invocado en la instancia, que tenía el conocimiento exigido de las mismas.

172 Añadió, en el apartado 384 de esa sentencia, que de la Decisión controvertida se infería que Air Canada había pretendido contribuir, con su propio comportamiento, a la realización del objetivo anticompetitivo único, consistente en restringir la competencia entre transportistas implicados en los recargos al menos dentro de la Unión, teniendo en cuenta que Air Canada «no solo fomentó la continuación de la infracción única y continua y comprometió su descubrimiento al no distanciarse públicamente del contenido de los contactos relativos a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza en los que participó o al no denunciarlos a las entidades administrativas competentes, sino que también, al coordinar los recargos y la negativa al pago de comisiones en las rutas EEE-terceros países, contribuyó a lograr que los transitarios no pudieran eludir el pago

de recargos en las rutas intra-EEE y Unión-Suiza empleando itinerarios alternativos, en particular pasando por Canadá y, por lo tanto, a la realización del objetivo común contrario a la competencia».

173 Habiendo constatado, pues, que se cumplían los requisitos para poder imputar la infracción única y continua a Air Canada, el Tribunal General no incurrió en error de Derecho al deducir de ello que la Comisión podía fundadamente considerar a Air Canada responsable de la infracción única y continua en cuanto se refiere a las rutas intra-EEE y Unión-Suiza, con independencia de su eventual condición de competidor potencial en estas rutas.

174 En consecuencia, la cuarta parte del motivo es infundada.

175 Por consiguiente, debe desestimarse por infundado este motivo.

176 Comoquiera que no se ha estimado ninguno de los motivos invocados por Air Canada en apoyo de su recurso de casación, procede desestimar este en su totalidad.

Costas

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

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

179 Al haber solicitado la Comisión la condena en costas de Air Canada y haber sido desestimados los motivos invocados 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 Air Canada.

Firmas