



COMUNICADO DE PRENSA n.º 21/26

Luxemburgo, 26 de febrero de 2026

Sentencias del Tribunal de Justicia en los asuntos C-367/22 P y otros | Air Canada y otros/Comisión

Cártel del transporte aéreo de mercancías: el Tribunal de Justicia desestima los recursos de casación interpuestos por doce compañías aéreas contra las sentencias del Tribunal General

No obstante, reduce el importe de la multa impuesta a SAS Cargo Group

El 9 de noviembre de 2010, la Comisión Europea adoptó una primera decisión ¹ contra varias compañías aéreas activas en el mercado del transporte aéreo de mercancías que habían participado en una práctica colusoria en materia de precios entre diciembre de 1999 y febrero de 2006. Se les impusieron multas de una cuantía global de 790 millones de euros aproximadamente. La Comisión consideró que las compañías aéreas habían infringido las disposiciones del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) y del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (CE-Suiza), que prohíben las prácticas colusorias restrictivas de la competencia. La práctica colusoria se refería a varios elementos constitutivos del precio de los servicios prestados en el marco de este mercado, en particular a la instauración de recargos por «combustible» y por «seguridad», así como a la negativa de conceder a los transitarios una comisión sobre estos recargos. Esta decisión fue anulada, total o parcialmente, por el Tribunal General, ² debido a contradicciones internas que podían menoscabar el derecho de defensa de las compañías aéreas.

El 17 de marzo de 2017, la Comisión adoptó una nueva decisión, ³ en la que corrigió el defecto de motivación señalado por el Tribunal General e impuso a las compañías aéreas diferentes multas de una cuantía global de 776 millones de euros aproximadamente.

Las compañías aéreas solicitaron al Tribunal General que anulara también esta nueva decisión o que redujera el importe de las multas impuestas. Mediante sentencias de 30 de marzo de 2022, ⁴ el Tribunal General desestimó los recursos de Martinair Holland, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa y Singapore Airlines. En cambio, anuló parcialmente la decisión en cuestión y redujo el importe de la multa respecto de las demás compañías aéreas (véase el cuadro del comunicado de prensa [n.º 53/22](#)).

Contra estas sentencias del Tribunal General se interpusieron recursos de casación ante el Tribunal de Justicia.

En una serie de trece sentencias dictadas hoy, **el Tribunal de Justicia rechaza la práctica totalidad de las alegaciones presentadas por las compañías aéreas. Solo se estima parcialmente el recurso de casación de SAS Cargo Group**, debido a los errores cometidos por el Tribunal General al calcular el importe de la multa impuesta a esta compañía aérea.

En primer lugar, el Tribunal de Justicia rechaza los argumentos de las compañías aéreas en los que se basan para impugnar **la competencia de la Comisión para sancionar la práctica colusoria relativa a los servicios de transporte aéreo de mercancías con origen en terceros países y destino en la Unión o en el EEE** (transportes de mercancías entrantes).

Señala que la Comisión puede constatar y sancionar un comportamiento adoptado fuera del territorio de la Unión o del EEE, siempre que se haya aplicado en dicho territorio («criterio del lugar de aplicación») o que sea previsible que produzca en ese territorio un efecto inmediato y sustancial («criterio de los efectos cualificados»).

A este respecto, el Tribunal de Justicia considera que el Tribunal General no incurrió en error al confirmar la competencia de la Comisión exclusivamente con arreglo al criterio de los «efectos cualificados», al ser ambos criterios de carácter alternativo.

Por otra parte, el Tribunal de Justicia señala que, con arreglo al criterio de los efectos cualificados, la Comisión debe establecer que **los efectos de las prácticas controvertidas deben ser «previsibles, inmediatos y sustanciales»**. A este respecto, rechaza los diferentes argumentos relativos a los errores de Derecho supuestamente cometidos por el Tribunal General al examinar la calificación de esos efectos.

En segundo lugar, el Tribunal de Justicia rechaza los argumentos de las compañías aéreas mediante los que impugnan **la calificación de «infracción única y continua»** que habían recibido los diferentes comportamientos en cuestión. Por un lado, recuerda que, cuando una infracción se prolonga durante varios años, el hecho de que no exista una prueba directa de que una empresa haya ejecutado un acuerdo durante unos períodos determinados no obsta, sin embargo, para que se constate su participación en dicho acuerdo durante dichos períodos. Sin embargo, esa constatación debe basarse en indicios objetivos y concordantes. Por otro lado, el Tribunal de Justicia señala que puede considerarse responsable a una compañía aérea incluso con respecto a rutas en las que no opera. Indica que ello es posible si ha contribuido con su comportamiento a los objetivos comunes perseguidos por el conjunto de los participantes en la práctica colusoria y tenía conocimiento de los comportamientos infractores previstos o ejecutados por los demás participantes en la práctica colusoria en cuestión para conseguir esos mismos objetivos.

En tercer lugar, el Tribunal de Justicia responde a los argumentos de las compañías aéreas por los que invocan por primera vez ante él, no habiéndolo hecho ante el Tribunal General, la **prescripción de la facultad sancionadora de la Comisión** respecto de determinados comportamientos. El Tribunal de Justicia precisa que el motivo basado en el cumplimiento del plazo de prescripción de dicha facultad ⁵ no lo puede plantear de oficio el Tribunal General, sino que debe ser invocado por la parte interesada, ya que no tiene carácter de orden público.

Por lo que respecta a SAS Cargo Group, el Tribunal de Justicia considera que, para garantizar una supuesta igualdad de trato entre las compañías aéreas, el Tribunal General había incluido en la base de cálculo el volumen de negocios realizado en las rutas internas dentro de un mismo Estado. Pues bien, según el Tribunal de Justicia, el Tribunal General no disponía de datos que demostraran que esos ingresos habían sido incluidos en el cálculo del importe de las multas de las otras compañías aéreas afectadas. Al no haber quedado probada una diferencia de trato, el Tribunal General no podía concluir que se hubiera violado el principio de igualdad ni modificar sobre esa base el importe de la multa impuesta a SAS Cargo Group. En consecuencia, el Tribunal de Justicia anula la sentencia del Tribunal General en cuanto se refiere a este punto y fija el importe de la multa en un nivel inferior (véase el siguiente cuadro).

Cuadro resumen de los importes de las multas

(para las demás compañías aéreas, véase el comunicado de prensa n.º 53/22)

Compañías aéreas	Cuantía de la multa fijada por la Comisión (millones €)	Cuantía de la multa fijada por el Tribunal General (millones €)	Cuantía de la multa fijada por el Tribunal de Justicia (millones €)

SAS SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark Norway-Sweden	5,36 (únicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	7,03 (↑) (únicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,74 (↓) (únicamente Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	4,25 (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	5,94 (↑) (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)	4,07 (↓) (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark- Norway-Sweden)
	5,27 (conjunta y solidariamente entre SAS, SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	6,31 (↑) (conjunta y solidariamente entre SAS, SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	4,37 (↓) (conjunta y solidariamente entre SAS, SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark-Norway- Sweden)
	32,98 (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y SAS)	29,05 (↓) (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y SAS)	27,7 (↓) (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y SAS)
	22,31 (únicamente SAS Cargo Group)	21,69 (↓) (únicamente SAS Cargo Group)	21,97 (↑) (únicamente SAS Cargo Group)

RECUERDE: Contra las sentencias y autos del Tribunal General puede interponerse un recurso de casación, limitado a las cuestiones de Derecho, ante el Tribunal de Justicia. En principio, el recurso de casación no tiene efecto suspensivo. Cuando el recurso de casación sea admisible y fundado, el Tribunal de Justicia anulará la resolución del Tribunal General. En el caso de que el asunto esté listo para ser juzgado, el Tribunal de Justicia podrá resolver él mismo definitivamente el litigio. En caso contrario, el Tribunal de Justicia devolverá el asunto al Tribunal General, que estará vinculado por la resolución adoptada en casación por el Tribunal de Justicia.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El texto íntegro y, en su caso, el resumen de las sentencias ([C-367/22 P](#), [C-369/22 P](#), [C-370/22 P](#), [C-375/22 P](#), [C-378/22 P](#), [C-379/22 P](#), [C-380/22 P](#), [C-381/22 P](#), [C-382/22 P](#), [C-385/22 P](#), [C-386/22 P](#), [C-401/22 P](#) y [C-403/22 P](#)) se publican en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Tiene a su disposición imágenes del pronunciamiento de las sentencias en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



¹ [Decisión C\(2010\) 7694 final](#) de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (asunto COMP/39258 — Transporte aéreo de mercancías) (Véase también el comunicado de prensa de la Comisión [IP/10/1487](#)).

² Sentencias del Tribunal General de 16 de diciembre de 2015 Air Canada/Comisión, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comisión, [T-28/11](#), Japan Airlines/Comisión, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/Comisión, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/Comisión, [T-39/11](#), Latam Airlines Group y Lan Cargo/Comisión, [T-40/11](#), Singapore Airlines y Singapore Airlines Cargo/Comisión ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa y otros/Comisión ([T-46/11](#)), British Airways/Comisión, [T-48/11](#), SAS Cargo Group y otros/Comisión, [T-56/11](#), Air France-KLM/Comisión, [T-62/11](#), Air France/Comisión, [T-63/11](#), Martinair Holland/Comisión, [T-67/11](#) (véase igualmente el Comunicado de Prensa [n.º147/15](#)).

³ [Decisión C\(2017\) 1742 final](#) de la Comisión, de 17 de marzo de 2017, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (asunto AT.39258 — Transporte aéreo de mercancías) (véanse también los comunicados de prensa de la Comisión [IP/17/661](#)).

⁴ Sentencias del Tribunal General de 30 de marzo de 2022: Martinair Holland/Comisión, [T-323/17](#); SAS Cargo Group y otros/Comisión, [T-324/17](#); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comisión, [T-325/17](#); Air Canada/Comisión, [T-326/17](#); Cargolux Airlines/Comisión, [T-334/17](#); Air France-KLM/Comisión, [T-337/17](#), Air France/Comisión, [T-338/17](#); Japan Airlines/Comisión, [T-340/17](#); British Airways/Comisión, [T-341/17](#); Deutsche Lufthansa y otros/Comisión, [T-342/17](#); Cathay Pacific Airways/Comisión, [T-343/17](#); Latam Airlines Group y Lan Cargo/Comisión, [T-344/17](#); Singapore Airlines y Singapore Airlines Cargo/Comisión, [T-350/17](#) (véase también el Comunicado de Prensa [n.º53/22](#)).

⁵ Este plazo de prescripción está previsto en el artículo 25 del [Reglamento \(CE\) n.º 1/2003](#) del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE].