

Resumen de la Decisión de la Comisión**de 9 noviembre de 2010****relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la UE, 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 C.39258 — Transporte aéreo de mercancías)***[notificada con el número C(2010) 7694]***(Los textos en lengua francesa, inglesa y neerlandesa son los únicos auténticos)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2014/C 371/09)

El 9 de noviembre de 2010, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo (¹), la Comisión publica los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas por que no se revelen sus secretos comerciales.

1. INTRODUCCIÓN

- (1) Los destinatarios de la Decisión son 21 personas jurídicas pertenecientes a 14 empresas por infringir uno o más de uno de los siguientes artículos: 101 del Tratado, 53 del Acuerdo EEE y 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (en adelante, «el Acuerdo Suizo»). La duración total de la infracción se extendió del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006 (fecha de la inspección de la Comisión) y consistía en la coordinación de una política de precios para los servicios de transporte aéreo de mercancías desde, a y, en el caso de algunos transportistas, en el EEE respecto a los recargos por combustible, los recargos por seguridad y la negativa a pagar comisión sobre los recargos.

2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO**2.1. Procedimiento**

- (2) El procedimiento se incoó sobre la base de una solicitud de inmunidad presentada por Deutsche Lufthansa AG y las filiales bajo su control Lufthansa Cargo AG y Swiss el 7 de diciembre de 2005.
- (3) La Comisión obtuvo más pruebas en las inspecciones que tuvieron lugar el 14 y 15 de febrero de 2006 en diversos locales de proveedores de transporte aéreo de mercancías en la UE.
- (4) Entre el 3 de marzo de 2006 y el 27 de junio de 2007 la Comisión recibió otras once solicitudes en virtud de la Comunicación sobre Clemencia de 2002. La Comisión recibió también una solicitud de una empresa no destinataria de la Decisión debido a la falta de pruebas suficientes.
- (5) El pliego de cargos se aprobó el 18 de diciembre de 2007 tras lo cual se permitió a todas las empresas interesadas acceder al expediente y defenderse frente al dictamen preliminar de la Comisión, tanto por escrito como verbalmente en una audiencia celebrada los días 30 de junio – 4 de julio de 2008.
- (6) El Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitió un dictamen favorable el 4 de septiembre de 2009 y el 5 de noviembre de 2010.
- (7) La Comisión adoptó la Decisión el 9 de noviembre de 2010.

2.2. Resumen de la infracción

- (8) La presente Decisión se refiere a una infracción única y continuada del artículo 101 del Tratado, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo Suizo, que cubre el territorio del EEE y Suiza, por la cual los destinatarios (en la medida descrita más específicamente a continuación en el apartado 18) coordinaban su política de precios al prestar servicios de transporte aéreo de mercancías desde, a y, en el caso de algunos transportistas, en el EEE respecto a diversos recargos y al pago de comisión sobre los recargos.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

- (9) Los contactos para fijar los precios entre las compañías que prestaban servicios de transporte aéreo de mercancías («transportistas») se iniciaron en relación con la introducción de un recargo por combustible (RC). Los transportistas se pusieron entonces en contacto entre sí para tratar de la aplicación del mecanismo RC, la introducción de nuevos umbrales para incrementar el RC y de los incrementos (o reducciones) anticipados de los niveles de los RC. Estos contactos se iniciaron con un pequeño grupo de transportistas y se fueron ampliando hasta incluir a todos los destinatarios de la Decisión. Querían garantizar que los transportistas de mercancías por vía aérea impusieran un recargo fijo por kilo a todos los envíos y que los incrementos (o reducciones) se aplicaran íntegramente y de forma coordinada.
- (10) La cooperación se amplió a otras áreas sin afectar a la aplicación del RC. En consecuencia, los transportistas cooperaron también en la introducción y aplicación del recargo por seguridad (RS). Como el RC, el RS era un elemento del precio global.
- (11) Los transportistas ampliaron su colaboración al rechazo a pagar comisiones sobre los recargos a sus clientes (transitarios). Al rechazar el pago de comisiones, los transportistas se aseguraron de que los recargos no quedaban sujetos a la competencia a través de la negociación de descuentos con sus clientes.
- (12) Los contactos se mantuvieron fundamentalmente a través de conversaciones telefónicas bilaterales. También se celebraron reuniones bilaterales y multilaterales y hubo intercambio de correos electrónicos. En algunos casos, se utilizaron las reuniones de las asociaciones locales del Board of Airline Representatives para coordinar los recargos. Los contactos tuvieron lugar tanto a nivel de sede central como local.

2.3. Valoración jurídica, destinatarios y duración de la participación en la infracción

- (13) Si bien solo había un cartel, la conducta infringió tres bases jurídicas, el artículo 101 del TFUE, el artículo 53 del Acuerdo EEE y el artículo 8 del Acuerdo Suizo⁽¹⁾. La Comisión constata la infracción e impone multas por diferentes períodos y respecto a diferentes rutas.
- (14) La Comisión es competente para constatar infracciones en los servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas interiores del EEE e imponer multas para todo el período de 1999 a 2006.
- (15) Antes del 1 de mayo de 2004, el Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo⁽²⁾, concedía a la Comisión competencias de ejecución para aplicar el artículo 101 del TFUE respecto al transporte aéreo entre aeropuertos de la UE. El transporte aéreo entre aeropuertos de la UE y aeropuertos de terceros países, en cambio, quedaba excluido del ámbito de aplicación de este Reglamento. En tales circunstancias, la Comisión no constató infracciones ni impuso multas por acuerdos y prácticas contrarios a la competencia en relación con el transporte aéreo entre aeropuertos de la UE y aeropuertos de terceros países antes del 1 de mayo de 2004.
- (16) El Reglamento (CE) n° 1/2003 fue aplicable para la aplicación del Acuerdo EEE en virtud de la Decisión del Comité Mixto del EEE n° 130/2004⁽³⁾ y la Decisión del Comité Mixto del EEE n° 40/2005⁽⁴⁾, que eliminaba la exclusión del transporte aéreo entre los aeropuertos del EEE y terceros países del alcance de las disposiciones para la aplicación del Acuerdo EEE, en particular, mediante la modificación del Protocolo 21. La Decisión n° 130/2004 y la Decisión n° 40/2005 entraron en vigor el 19 de mayo de 2005 y a partir de esa fecha el Reglamento (CE) n° 411/2004 del Consejo⁽⁵⁾ y el Reglamento (CE) n° 1/2003 fueron de aplicación en el marco del Acuerdo EEE. En tales circunstancias, la Comisión no constató infracciones ni impuso multas por acuerdos y prácticas contrarios a la competencia en relación con las rutas entre países del EEE que no son Estados miembros de la UE y aeropuertos de terceros países antes del 19 de mayo de 2005.
- (17) El Reglamento (CE) n° 1/2003 fue aplicable para la aplicación del Acuerdo Suizo en virtud de la Decisión n° 1/2007 del Comité Mixto de transporte aéreo Comunidad/Suiza⁽⁶⁾ que incorporó el Reglamento al anexo del Acuerdo con efectos a partir del 5 de diciembre de 2007. Antes de la incorporación del Reglamento (CE) n° 1/2003, el Reglamento de aplicación pertinente era el (CEE) n° 3975/87, que estaba incorporado al anexo del Acuerdo desde su entrada en vigor el 1 de junio de 2002. En tales circunstancias, la Comisión no constató infracciones ni impuso multas por acuerdos y prácticas contrarios a la competencia en relación con las rutas entre la UE y Suiza antes del 1 de junio de 2002. La Decisión no pretende constatar infracciones al artículo 8 del Acuerdo Suizo en relación con los servicios de transporte aéreo de mercancías entre Suiza y terceros países.

⁽¹⁾ Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo.

⁽²⁾ DO L 374 de 31.12.1987, p. 1.

⁽³⁾ DO L 64 de 10.3.2005, p. 57.

⁽⁴⁾ DO L 198 de 28.7.2005, p. 38.

⁽⁵⁾ DO L 68 de 6.3.2004, p. 1.

⁽⁶⁾ Decisión n° 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 L 34 de 8.2.2008, p. 19).

(18) Por lo que respecta a la duración de la participación en la infracción de cada uno de los destinatarios, la infracción abarcaba los siguientes períodos:

- I) Para servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos del EEE:
 - a) Air France-KLM del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
 - b) Société Air France del 7 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
 - c) KLM NV del 21 de diciembre de 1999 al 14 de febrero de 2006;
 - d) British Airways Plc del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;
 - e) Cargolux Airlines International SA del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;
 - f) Lufthansa Cargo AG del 14 de diciembre de 1999 al 7 de diciembre de 2005;
 - g) Deutsche Lufthansa AG del 14 de diciembre de 1999 al 7 de diciembre de 2005;
 - h) SWISS International Air Lines AG del 2 de abril de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
 - i) Martinair Holland NV del 22 de enero de 2001 al 14 de febrero de 2006;
 - j) SAS AB del 17 de agosto de 2001 al 14 de febrero de 2006;
 - k) SAS Cargo Group A/S del 1 de junio de 2001 al 14 de febrero de 2006;
 - l) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden del 13 de diciembre de 1999 al 28 de diciembre de 2003.

- II) Para servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos de la Unión Europea y aeropuertos de fuera del EEE:
 - a) Air Canada del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - b) Air France-KLM del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - c) Société Air France del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - d) KLM NV del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - e) British Airways Plc del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - f) Cargolux Airlines International SA del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - h) Japan Airlines Corporation del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - i) Japan Airlines International Co., Ltd del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - j) LAN Airlines SA del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - k) LAN Cargo SA del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - l) Lufthansa Cargo AG del 1 de mayo de 2004 al 7 de diciembre de 2005;
 - m) Deutsche Lufthansa AG del 1 de mayo de 2004 al 7 de diciembre de 2005;
 - n) SWISS International Air Lines AG del 1 de mayo de 2004 al 7 de diciembre de 2005;
 - o) Martinair Holland NV del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - p) Qantas Airways Limited del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;

- q) SAS AB del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - r) SAS Cargo Group A/S del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - s) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006;
 - t) Singapore Airlines Limited del 1 de mayo de 2004 al 14 de febrero de 2006.
- III) Para servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos de países que son Partes Contratantes del Acuerdo EEE pero no Estados miembros y terceros países:
- a) Air Canada del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - b) Air France-KLM del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - c) Société Air France del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - d) KLM NV del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - e) British Airways Plc del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - f) Cargolux Airlines International SA del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - g) Cathay Pacific Airways Limited del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - h) Japan Airlines Corporation del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - i) Japan Airlines International Co., Ltd del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - j) Lufthansa Cargo AG del 19 de mayo de 2005 al 7 de diciembre de 2005;
 - k) Deutsche Lufthansa AG del 19 de mayo de 2005 al 7 de diciembre de 2005;
 - l) SWISS International Air Lines AG del 19 de mayo de 2005 al 7 de diciembre de 2005;
 - m) Martinair Holland NV del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - n) Qantas Airways Limited del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - o) SAS AB del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - p) SAS Cargo Group A/S del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - q) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006;
 - r) Singapore Airlines Limited del 19 de mayo de 2005 al 14 de febrero de 2006.
- IV) Para servicios de transporte aéreo de mercancías en rutas entre aeropuertos de la Unión Europea y aeropuertos en Suiza:
- a) Air France-KLM del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
 - b) Société Air France del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
 - c) KLM NV del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
 - d) British Airways Plc del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
 - e) Cargolux Airlines International SA del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
 - f) Lufthansa Cargo AG del 1 de junio de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
 - g) Deutsche Lufthansa AG del 1 de junio de 2002 al 7 de diciembre de 2005;

- h) SWISS International Air Lines AG del 1 de junio de 2002 al 7 de diciembre de 2005;
- i) Martinair Holland NV del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- j) SAS AB del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- k) SAS Cargo Group A/S del 1 de junio de 2002 al 14 de febrero de 2006;
- l) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden del 1 de junio de 2002 al 28 de diciembre de 2003.

2.4. Soluciones

2.4.1. Importe de base de la multa

- (19) El importe de base de la multa se determinó como proporción del valor de las ventas de los servicios de transporte aéreo realizadas por cada empresa en la zona geográfica pertinente durante 2005, último año completo antes de que finalizara el cartel, multiplicado por el número de años de participación de cada empresa en la infracción (importe variable), más un importe adicional, también calculado como proporción del valor de las ventas, con el fin de disuadir a las empresas a participar en prácticas de cartel.
- (20) Para calcular este importe de base, la Comisión tuvo en cuenta las ventas con las que se relaciona directa o indirectamente la infracción, a saber, de servicios de transporte aéreo de mercancías: i) entre aeropuertos del EEE, ii) entre aeropuertos de la UE y aeropuertos de terceros países ⁽¹⁾, iii) entre aeropuertos del EEE (excluidos los aeropuertos de la UE) y aeropuertos de terceros países, y iv) entre aeropuertos de la UE y aeropuertos de Suiza.
- (21) En relación con los servicios prestados entre el EEE y terceros países [incisos ii) y iii) anteriores], mientras que tanto las rutas de entrada como las de salida son pertinentes para calcular el valor de las ventas, hay que reconocer, a efectos de determinar el importe de base, que parte del perjuicio ocasionado por el cartel respecto a estas rutas EEE – tercer país (tanto de entrada como de salida) es probable que se produzca fuera del EEE ⁽²⁾. Por ello, en la Decisión se aplicó una reducción *ad hoc* del 50 % del importe de base respecto a esas rutas a terceros países.
- (22) Teniendo en cuenta, en particular, la naturaleza de la infracción, que consistía en acuerdos y prácticas para fijar los precios, así como el ámbito geográfico del cartel que abarca todo el EEE, tanto el importe variable como el adicional se fijaron en un 16 %.

2.4.2. Ajustes del importe de base

2.4.2.1. Circunstancia agravante

- (23) La Comisión incrementó las multas a SAS en un 50 % porque ya se había impuesto una multa a esta empresa por otra participación previa en un cartel ⁽³⁾.

2.4.2.2. Circunstancias atenuantes

- (24) La Decisión concluye que los transportistas se vieron autorizados o animados a concertar los precios con sus competidores directos en determinadas rutas por el enfoque regulador de determinadas jurisdicciones de terceros países así como por las disposiciones de determinados acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos. Este entorno regulador constituye una circunstancia atenuante que justifica una reducción del 15 % para todos los destinatarios de la Decisión.
- (25) La Decisión concluye también que cuatro empresas, a saber, Qantas, Air Canada, LAN Chile y SAS, participaron en la infracción en un grado limitado. Ello se debe a que estos participantes operaban en la periferia del cartel, el número de contactos con los otros transportistas fue limitado y participaron en menos aspectos del cartel. Se aplicó una reducción del 10 % a estas cuatro empresas.

2.4.3. Aplicación del límite del 10 % del volumen de negocios

- (26) Las multas a dos empresas habrían excedido el máximo legal del 10 % de su volumen de negocios mundial de 2009, y por lo tanto se redujeron a dicho nivel.

⁽¹⁾ Las referencias del presente resumen a «tercer país» o «terceros países» deben entenderse excluyendo a Suiza.

⁽²⁾ Esta cuestión no se plantea respecto a Suiza en donde la Comisión actúa en virtud del Acuerdo Suizo en nombre de ambas partes, en consecuencia, el perjuicio del cartel sobre estas rutas es pertinente.

⁽³⁾ Decisión 2001/716/CE de la Comisión, de 18 de julio de 2001 (DO L 265 de 5.10.2001, p. 15). El incremento por reincidencia no se aplicó a la empresa matriz SAS AB ya que no tenía el control de la entidad infractora, Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden, en el momento de la anterior infracción.

2.4.4. Aplicación de la Comunicación sobre clemencia de 2002: reducción de multas

- (27) La Comisión concedió la inmunidad completa de la multa a Deutsche Lufthansa AG y a sus filiales Lufthansa Cargo y SWISS, y una reducción de la multa por su cooperación, conforme a la Comunicación sobre clemencia de 2002, a Martinair (50 %), Japan Airlines (25 %), Air France y KLM (20 %), Cathay Pacific (20 %), Lan Chile (20 %), Qantas (20 %), Air Canada (15 %), Cargolux (15 %), SAS (15 %) y British Airways (10 %).

2.4.5. Capacidad contributiva

- (28) Por último, la Comisión rechazó cinco solicitudes de incapacidad para pagar la multa recibidas en virtud de las Directrices para el cálculo de multas de 2006. Ninguna de las empresas en cuestión reunía las condiciones para una reducción.

3. MULTAS

- (29) De conformidad con el artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1/2003, se impusieron las siguientes multas:

- a) Air Canada: 21 037 500 EUR;
 - b) Air France-KLM y Société Air France conjunta y solidariamente: 182 920 000 EUR;
 - c) KLM NV: 2 720 000 EUR;
 - d) KLM NV y Air France-KLM conjunta y solidariamente: 124 440 000 EUR;
 - e) British Airways Plc: 104 040 000 EUR;
 - f) Cargolux Airlines International SA: 79 900 000 EUR;
 - g) Cathay Pacific Airways Ltd: 57 120 000 EUR;
 - h) Japan Airlines Corporation y Japan Airlines International Co., Ltd conjunta y solidariamente: 35 700 000 EUR;
 - i) LAN Airlines SA y LAN Cargo SA conjunta y solidariamente: 8 220 000 EUR;
 - j) Lufthansa Cargo AG y Deutsche Lufthansa AG conjunta y solidariamente: 0 EUR;
 - k) SWISS International Air Lines AG: 0 EUR;
 - l) SWISS International Air Lines AG y Deutsche Lufthansa AG conjunta y solidariamente: 0 EUR;
 - m) Martinair Holland NV: 29 500 000 EUR;
 - n) Qantas Airways Limited: 8 880 000 EUR;
 - o) Scandinavian Airline System Denmark-Norway-Sweden: 5 355 000 EUR;
 - p) SAS Cargo Group A/S y Scandinavian Airline System Denmark-Norway-Sweden conjunta y solidariamente: 4 254 250 EUR;
 - q) SAS Cargo Group A/S, Scandinavian Airline System Denmark-Norway-Sweden y SAS AB conjunta y solidariamente: 5 265 750 EUR;
 - r) SAS Cargo Group A/S y SAS AB conjunta y solidariamente: 32 984 250 EUR;
 - s) SAS Cargo Group A/S: 22 308 250 EUR;
 - t) Singapore Airlines Cargo Pte Ltd y Singapore Airlines Limited conjunta y solidariamente: 74 800 000 EUR.
-