

Id Cendoj: 28079230062003100461
Órgano: Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso
Sede: Madrid
Sección: 6
Nº de Recurso: 181/2000
Nº de Resolución:
Procedimiento: CONTENCIOSO
Ponente: MARGARITA ROBLES FERNANDEZ
Tipo de Resolución: Sentencia

SENTENCIA

Madrid, a diecinueve de febrero de dos mil tres.

Vistos los autos de los recursos contencioso administrativo acumulados 1047/99, 135/00, 136/00, 153/00 y 181/00 que ante esta Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, han promovido los Procuradores D. CESAREO HIDALGO SENEN, D. EDUARDO CODES FEIJOO, D. JULIAN CABALLERO y la Letrada de los Servicios Jurídicos, en nombre y representación de **SPANAIR**, S.A., AVIACO, S.A., **IBERIA** LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, **AIR EUROPA** y COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS frente a la Administración General del Estado, representada por el Sr. Letrado del Estado, contra Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de Noviembre de 1999, por conductas prohibidas por la Ley de Defensa de la Competencia (que después se describirá en el primer fundamento de Derecho) siendo Magistrado Ponente la Ilma. Sra. D^a MARGARITA ROBLES FERNÁNDEZ.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por los recurrentes expresados se interpusieron recursos contencioso administrativo, mediante escritos presentado el 27 de Diciembre de 1999, 3 de Febrero de 2000, 7 de Febrero de 2000 y 10 de Febrero de 2000, contra la resolución antes mencionada, acordándose sus admisiones por Providencias de 10 de Enero de 2000, 4 de Abril de 2000, 18 de Febrero de 2000 y 28 de Febrero de 2000, con publicación en el B.O.E. del anuncio prevenido por la Ley y con reclamación del expediente administrativo.

SEGUNDO.- En el momento procesal oportuno, las partes actoras formalizaron demanda, mediante escritos presentados el 14 de Junio de 2000, 25 de Julio de 2000, 29 de Septiembre de 2000, 16 de Noviembre de 2000, 14 de Febrero de 2001, en el cual, tras alegar los hechos y fundamentos de derecho que estimaron oportunos, terminaron suplicando la estimación del recurso, con la consiguiente anulación de los actos recurridos.

TERCERO.- El Sr. Abogado del Estado contestó a la demanda mediante escrito presentado el 8 de Junio de 2001, en el cual, tras alegar los hechos y los fundamentos jurídicos que estimó aplicables, terminó suplicando la desestimación del presente recurso.

CUARTO.- Denegado el recibimiento a prueba, se dió traslado para formalizar conclusiones a la parte actora, y, después, al Sr. Abogado del Estado, quienes las evacuaron en sendos escritos, en los que reiteraron sus respectivos pedimentos.

QUINTO.- Por Providencia de esta Sala, se señaló para votación y fallo de este recurso el día 18 de Febrero de 2003, en el que se deliberó y votó, habiéndose observado en la tramitación las prescripciones legales

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Se interpone recurso contencioso administrativo contra Acuerdo del Pleno del T.D.C. de 29 de noviembre de 1999 recaída en el expediente 432/98 (1603/97 del Servicio de Defensa de la Competencia, iniciado de oficio contra **IBERIA** LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. (**IBERIA**), **SPANAIR** S.A. (**SPANAIR**), AIR ESPAÑA S.A. (AIR ESPAÑA), AVIACO S.A. (AVIACO), BINTER CANARIAS S.A. (BINTER) y CANARIAS REGIONAL AIR S.A., por supuestas conductas prohibidas por la *Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (L.D.C.)*, consistentes en la aprobación de cinco Acuerdos de Interlínea por las cuatro primeras compañías.

Son antecedentes fácticos a considerar que anunciada en medios de comunicación la firma de Acuerdos de Interlínea y la inminente subida de las tarifas de transporte aéreo regular nacional por parte de **IBERIA**, **SPANAIR** y AIR ESPAÑA, el Servicio inició el 18 de abril de 1997 una información reservada para determinar si existían indicios de infracción de la L.D.C.

Se recibieron varias denuncias, entre otras de los Gobiernos de Canarias y Baleares contra dicho Acuerdo.

El 30 de septiembre de 1997 se formula por el Servicio de Defensa de la Competencia Pliego de concreción de Hechos, con tres cargos: a) limitación de competencia por firma de Acuerdos Interlíneas, b) abuso de posición de dominio colectiva en cuatro mercados diferentes de transporte aéreo nacional, c) práctica concertada al incrementar coordinadamente tarifas no interlineables.

Seguida la tramitación oportuna se dictó la Resolución impugnada, en la que se consideraba como probado:

"1.El 25 de abril de 1997 **IBERIA** y AVIACO suscribieron con **SPANAIR** y AIR ESPAÑA, cuatro Acuerdos Interlíneas, dos a dos, con un contenido idéntico y la misma validez de un año natural, que permiten la venta, endoso, aceptación de pasajes y sistema de reembolso entre dichas compañías en el tráfico aéreo regular nacional de pasajeros en el que compiten.

Dichos Acuerdos contemplan "interlineabilidad directa" o ausencia de compensación, de los billetes de la clase "Club" de AIR ESPAÑA y los billetes de la clase Avant de **SPANAIR** con los billetes de la clase turista de **IBERIA** y de AVIACO.

2. Con la misma fecha **SPANAIR** y AIR ESPAÑA suscribieron un Acuerdo de Interlínea similar a los anteriores que contiene la diferencia de contemplar la "interlineabilidad directa" de los billetes de la clase "Avant" emitidos por **SPANAIR** con los billetes de la clase "Club" de AIR ESPAÑA, así como la de los billetes de la clase turista entre ambas compañías.

3. Los días 10, 14, 16 y 17 de abril de 1997 las compañías **SPANAIR**, AIR ESPAÑA, **IBERIA**, AVIACO y BINTER CANARIAS, respectivamente, decidieron movimientos tarifarios que entrarían en vigor el mismo 25 de abril de 1997. Por un lado, **SPANAIR** y AIR ESPAÑA elevaron sus tarifas preferentes, hasta igualarlas a la tarifa turista de **IBERIA**, e incrementaron sus tarifas de clase turista y promocionales. Por otro lado, **IBERIA** aumentó exclusivamente sus tarifas promocionales, manteniendo inalteradas el resto, AVIACO elevó sus tarifas promocionales y el precio de la categoría turista en alguna de sus rutas, mientras que BINTER CANARIAS incrementó sus tarifas en mil pesetas de forma lineal en todos los trayectos".

Después de la argumentación jurídica correspondiente se resuelve con un voto particular lo siguiente:

" Primero.- Declarar acreditada la existencia de una conducta restrictiva de la competencia, consistente en suscribir los Acuerdos de Interlínea **IBERIA** - **SPANAIR**, **IBERIA** -AIR ESPAÑA, AVIACO-**SPANAIR**, AVIACO-AIR ESPAÑA y **SPANAIR** -AIR ESPAÑA, con fecha 25 de abril de 1997, que infringen lo dispuesto en el apartado a) del artículo 1.1 de la *Ley de Defensa de la Competencia*.

Segundo.- Imponer las siguientes multas a las compañías autoras de dicha práctica prohibida:

IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. setenta y cinco millones de pesetas;

AVIACO S.A. cuarenta y cinco millones de pesetas;

AIR ESPAÑA S.A. diez millones de pesetas;

SPANAIR S.A. diez millones de pesetas.

Tercero.- Ordenar a todas las empresas citadas anteriormente que modifiquen, en el plazo de un mes, los cinco Acuerdos de Interlínea introduciendo en ellos, por un lado, el mecanismo de compensación de los posibles variaciones de precios entre las empresas participantes y, por otro, una cláusula que garantice la plena libertad de cada compañía de decidir la fijación de sus tarifas de forma independiente.

Cuarto.- Declarar que en el presente expediente no se han encontrado pruebas que acrediten la existencia de prácticas concertadas consistentes en un incremento acordado y simultáneo de las tarifas básicas y promocionales y una disminución homogénea y simultánea de las comisiones a las agencias de viaje ni de abuso de posición de dominio colectiva.

Quinto.- Interesar del Servicio de Defensa de la Competencia que en lo sucesivo vigile el funcionamiento del mercado del transporte aéreo regular nacional de pasajeros.

Sexto.- Ordenar a las citadas empresas la publicación a su costa, en el plazo de un mes, de la parte dispositiva de esta Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la Sección de Economía de tres diarios de información general de mayor circulación, uno nacional, uno de las Islas Canarias y otro de las Islas Baleares, debiendo dar cuenta de dicha publicación al Servicio de Defensa de la Competencia."

SEGUNDO.- De los tres cargos imputados por el S.D.C. a las compañías aéreas antes citados, el T.D.C. con el voto particular referido, solo acepta la infracción del *Art. 1.1.a) de la L.D.C* . calificando de conducta restrictiva de la competencia el hecho de suscribir los Acuerdos de Interlíneas las citadas empresas. En el voto particular se considera además que hubo otra infracción del mismo artículo, por haberse adoptado un acuerdo tendente a unificar tarifas.

Ni la Resolución impugnada ni el voto particular admiten el cargo imputado por el S.D.C. de infracción del *Art. 6.1 de la L.D.C* ., por abuso de posición de dominio, por el impacto de la firma de los Acuerdos Interlíneas idénticos.

Los motivos, pues, de los recursos interpuestos difieren: mientras las Compañías Aéreas consideran que no han cometido ninguna infracción, la también actora Comunidad Autónoma de Canarias pretende la aplicación de las tres infracciones propuestas por el S.D.C.

Consideran las Compañías Aéreas que en ningún caso se limitó la libertad de cada una de las Compañías para fijar sus propias tarifas, basándose en pronunciamientos de la Comisión Europea, en que se señala que los Acuerdos de Interlínea son Acuerdos de cooperación técnica y que, por tanto no restringen la competencia y entienden que precisamente el hecho de firmar el Acuerdo evidencia que no había intención de mantener fijas las tarifas.

Subsidiariamente se alega, que al no existir precedentes de negociación de estos Acuerdos Interlíneas en el ámbito nacional, no estando la cuestión regulada por la legislación española, habría una inseguridad que excluiría la voluntad de infringir intencionadamente el Ordenamiento jurídico.

Por el contrario, la Comunidad Autónoma de Canarias, entiende que se han cometido las tres infracciones inicialmente propuestas por el S.D.C. considerando que hubo negociaciones entre las partes que culminaron, aunque no haya constancia escrita, en Acuerdos de equiparación de tarifas.

Considera también que se ha cometido una infracción del *Art. 6.1* , entendiendo que se incurriría en un abuso de posición de dominio colectiva, por el impacto conjunto que tuvo la firma de los Acuerdos de Interlínea y más cuando las cuotas de mercado de las Compañías hoy recurrentes son muy elevadas.

TERCERO- El T.D.C. en su Resolución define los Acuerdos de Interlínea y las clases de los mismos así como su regulación europea.

Ninguno de los recurrentes opone argumentación contraria a dicha caracterización. Señala el T.D.C.:

" Se entiende por acuerdos de interlínea los conciertos de voluntades que permiten la venta, el

endoso, la aceptación de pasajes y el sistema de reembolso entre compañía aéreas. Constituyen, pues, una vía de cooperación entre las compañías aéreas, adoptándose tanto a nivel nacional como internacional.

2.1. Los diferentes tipos de acuerdos de interlinea.

Actualmente, el concepto "interlínea" abarca diversos compromisos, fundamentalmente la posibilidad de que una compañía venda billetes de otra. Con ello, líneas aéreas pequeñas, con flotas reducidas y escaso número de permisos de aterrizaje y despegue, pueden alcanzar indirectamente destinos y frecuencias de otro modo inaccesibles.

En el tráfico aéreo comunitario existen, principalmente, tres tipos de acuerdos de interlínea:

a. Interlínea simple: es el grado de compromiso más débil. La tarifa interlineable de la ruta en la que se acuerda el interlínea resulta de la suma de las tarifas básicas que cada una de las compañías aplica en cada trayecto. Este tipo de acuerdo beneficia a demandantes y oferentes en el mercado. El pasajero adquiere un único billete e lugar de dos, aunque no experimenta ahorro respecto de la situación inicial, y las compañías aéreas transportan más pasaje.

b. Interlínea con descuento: en este caso, el grado de compromiso es intermedio. A las ventajas del interlínea simple añade beneficios económicos para los pasajeros. Para determinar ese mejor precio, en el tráfico aéreo internacional, existe para cada ruta una tarifa interlineable que fija la IATA, al objeto de que las compañías aéreas que lo deseen acuerden facilidades de interlínea, bien empleando esa misma tarifa y acordando posteriormente, en el marco de las consultas tarifarias, el reparto de la misma ente las compañías firmantes, bien negociando a partir de esa tarifa IATA otra más conveniente.

Ahora bien, la IATA no proporciona esas tarifas interlineables "base

" en el tráfico aéreo nacional, objeto de los Acuerdos de Interlínea firmados entre las compañías españolas. En consecuencia

en las rutas nacionales la única vía para establecer una tarifa interlineable es la negociación directa entre las compañías.

c. "Re-routing" interlínea: es el grado más fuerte de interlínea. Añade dos nuevos beneficios para los pasajeros. Por un lado, la posibilidad de intercambiar los billetes de las compañías que suscriben los acuerdos en los trayectos en los cuales compiten. Por otro lado, los pasajeros pueden modificar la composición del trayecto combinado sin coste adicional en tanto que la desviación no eleve la longitud de la ruta más de un 20%."

Si que resulta, en cambio, más complicado incardinar los Acuerdos de Interlínea españoles.

El T.D.C. entiende que los cinco Acuerdos de Interlínea suscrito el 25 de Abril de 1.997, dadas las importantes diferencias tarifarias que existían entre las compañías públicas y las privadas y al no establecer un mecanismo de compensación de las posibles variaciones de precios entre las empresas participantes a lo largo de la vigencia de los contratos, pueden producir el efecto de restringir la competencia en el mercado nacional de transporte aéreo regular de pasajeros, puesto que dichos Acuerdos vinculan directamente la tarifa turística de **IBERIA** y **AVIACO** con la tarifa "C" de AIR ESPAÑA y **SPANAIR** y, además, condicionan decisivamente la variación de las tarifas "C" de **IBERIA** y **AVIACO** y las tarifas de la clase turista de AIR ESPAÑA y **SPANAIR**, ya que la relación entre los precios de las plazas preferentes de un avión y los de las plazas "standard" debe mantenerse dentro de una estrecha franja de oscilación. Considera también que, aún cuando el motivo que llevo a las compañías imputadas a adoptar los Acuerdos de Interlínea no hubiese sido el de limitar la competencia entre las participantes, ello no obsta a la existencia de la infracción, que se consuma también cuando la conducta pueda producir el efecto de restringir la competencia, incluso sin perseguirlo, pues el *art. 1.1a) L.D.C.* prohíbe los acuerdos que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia y, en particular, los que consistan en la fijación, de forma directa o indirecta, de precios.

CUARTO.- Por el contrario acepta, en aplicación del principio de presunción de inocencia las tesis de las Compañías, que justificarían la inexistencia de Acuerdos para las subidas de precio. Alegaban éstas y asume la Resolución mayoritaria del T.D.C. que las subidas de precios no se produjeron por Acuerdos de las compañías, sino por una serie de razones, tales como: " 1) la disminución de los permisos disminución de los permisos de aterrizaje y despegue disponibles en los aeropuertos de Madrid y Barcelona; 2) la

importancia de los incrementos de costes producidos, fundamentalmente, en combustible, alquiler y amortización de flotas (que sobrepasaron el 20%, debido al encarecimiento del dólar americano) y la subida de precios en los servicios de navegación y aeroportuarios; 3) la consiguiente cuenta de resultados especialmente negativos acumulados durante varios meses en la primavera de 1997 por las empresas de menor dimensión; 4) el carácter reactivo y consecutivo de las modificaciones tarifarias de cada empresa; 5) la consistencia del movimiento tarifario de **IBERIA** y AVIACO con las hipótesis alternativas existentes en los documentos encontrados en las inspecciones domiciliarias del Servicio, que demuestran que estas empresas revisaron sus tarifas de forma autónoma y como mejor convino a sus intereses; 6) la consistencia del movimiento tarifario de las compañías privadas con los modelos de comportamiento de la entrada en los mercados de nuevas compañías aéreas, así como que con las subidas de precios no asumieron ningún riesgo comercial o financiero puesto que sus nuevos precios sólo superaron alguna tarifa promocional de **IBERIA** ; y 7) por último, que también resulta lógico que para las empresas privadas imputadas lo fundamental fue la subida de precios, dada su situación financiera en aquel momento, y facilitar la firma de los Acuerdos de Interlínea."

En cuanto a la acusación de infracción del *artículo 6.1 L.D.C .*, por abuso de posición de dominio colectiva, dado el impacto en el mercado que tuvieron los Acuerdos de Interlínea entre **IBERIA** , AVIACO, **SPANAIR** y AIR ESPAÑA, que "pronostican un comportamiento homogéneo de determinadas tarifas", el T.D.C. considera que el supuesto abuso no ha quedado acreditado en el expediente y que, en todo caso, la pronta intervención del Servicio y la vigilancia que estableció desde la firma de los Acuerdos no permitió a las compañías imputadas que los mismos constituyeran un elemento que las vinculara entre sí para adoptar una misma línea de acción en el mercado.

Frente a la alegación de que no ha quedado desvirtuado el principio de presunción de inocencia, el voto particular considera que hubo un acuerdo para equiparar tarifas y deduce dicho acuerdo de las siguientes circunstancias:

"A) De la subida de tarifas de **SPANAIR** y de AIR ESPAÑA, prácticamente al mismo tiempo, en el mes de abril de 1997, con escasa diferencia de fechas e igualando ambas con sus tarifas de sus respectivas clases Avant y Club, las tarifas de la clase y de **IBERIA** y AVIACO. Se trata de una conducta cuya realización está admitida por las partes imputadas, por lo que no es necesario insistir en su prueba.

B) De la circunstancia de que la compañía **IBERIA** , a pesar de haber previsto un incremento de sus tarifas en el mes de abril de 1997, como venía siendo habitual en años anteriores, decide no modificarlas, permitiendo su equiparación con las nuevas tarifas de sus competidores **SPANAIR** y AIR ESPAÑA. Así resulta de los hechos admitidos por la representación de **IBERIA** y aparece corroborado por la documentación cruzada entre el Director de Gestión de Ingresos y el Director de Ventas de **IBERIA** los días 10 y 14 de abril de 1997 (fol. 1860 y ss).

C) De la circunstancia, también admitida, de que la equiparación de tarifas se produjo entre diferentes categorías de servicios, ya que los precios de las respectivas clases preferentes de **SPANAIR** y de AIR ESPAÑA se igualaron con los de la clase turista de **IBERIA** .

Quizás hubiera podido admitirse más racionalmente una equiparación espontánea de las tarifas o condiciones correspondientes a unos servicios equivalentes, pero no parece que deba aceptarse con la misma facilidad la tesis de una equiparación no pactada entre diferentes categorías o clases de tarifas, que exige necesariamente una actuación dirigida a unificar los criterios.

D) De la circunstancia, igualmente admitida por la Resolución de que discrepo, de que el incremento de las tarifas de **SPANAIR** y AIR ESPAÑA tuvo una de sus causas principales en el incremento de la cotización del dólar y de los precios de los combustibles.

Este argumento, en lugar de justificar el alineamiento espontáneo de las tarifas, es indicativo de la celebración de un acuerdo encaminado a tal fin, pues en otro caso sólo serviría para justificar las subidas de las compañías que incrementaron sus precios, **SPANAIR** y AIR ESPAÑA, pero no permite explicar cómo **IBERIA** no tuvo necesidad de reaccionar de la misma manera, máxime cuando consta en el expediente el diferencial de costes entre las tres compañías, constatándose que los de **IBERIA** eran un 44% superiores a los de **SPANAIR** y un 49% más elevados que los de AIR ESPAÑA (fol. 37, 71), por lo que los incrementos de los precios del dólar y de los combustibles repercutían más desfavorablemente en la empresa que no aumentó sus tarifas, permitiendo así que las de sus competidores se equiparasen a ellas.

Resulta así acreditado que la igualación de tarifas no se deriva directamente ni de los aumentos de

precios ni de las estructuras de costes.

E) El propio hecho de que al realizar los respectivos acuerdos de interlíneas, por otra parte idénticos entre sí (folios 1260 y ss., 1271 y ss, 1284 y ss 1288 y ss), las compañías imputadas no hubieran incluido cláusulas para compensar las eventuales diferencias tarifarias entre unas y otras, impidiendo la modificación unilateral de precios durante el periodo de su vigencia, como reconoce la Resolución, debe entenderse racionalmente como acreditativo de un previo acuerdo de voluntades sobre la conveniencia y aceptación de esas tarifas para todos los firmantes.

F) Finalmente, la Circular distribuida por **SPANAIR** el día 14 de abril de 1997, que también figura en el expediente, sobre "Nuevas tarifas. Acuerdo interlíneas con **AIR EUROPA** e **IBERIA** ", demuestra la existencia de conversaciones y acuerdo entre las tres compañías con anterioridad a la fecha de la Circular y antes, por lo tanto, del 25 de abril, fecha que figura en los acuerdos interlíneas.

No cabe presumir, por lo tanto, como se hace en la Resolución de la que se discrepa, que la subida de las tarifas por la primera empresa que la llevó a cabo, **SPANAIR** , el día 10 de abril, fue un acto puramente unilateral, ajeno a cualquier negociación e imitado más tarde por los competidores."

QUINTO.- Aún cuando, como dicen las Compañías Aéreas los Acuerdos Interlíneas "per se" no tienen por qué restringir la competencia y aún cuando no fuera esta la finalidad que llevó a la suscripción de los mismos, lo cierto es que, indudablemente pueden producir el efecto de restringir la competencia (*Art. 1 L.D.C .*), pues en el momento de su suscripción había diferencias tarifarias importantes entre **IBERIA** y AVIACO y las Compañías privadas, con las consecuencia absolutamente obvias, antes recogidas que contempla el T.D.C., al no haberse establecido un mecanismo de compensación de las posibles variaciones de precios.

Deben en consecuencia descartarse las alegaciones de las Compañías respecto a la no comisión de dicha infracción, sin que pueda aceptarse tampoco su consideración de que una ausencia de culpabilidad en la suscripción de los Acuerdos Interlíneas, debiera dejar sin efecto la sanción impuesta. Una cosa es que pueda haber dudas sobre la naturaleza y normativa aplicable a dichos Acuerdos y otra distinta el que las Compañías no supieran que afectaban a la competencia.

Precisamente esa circunstancia de que no tuvieron como objeto la restricción de la competencia, sino el potencial efecto de restringirla, ya fue tomada en cuenta a la hora de fijar la sanción, aminorando la misma.

Más allá de consideraciones genéricas tampoco se aporta por la Comunidad Autónoma de Canarias, ningún dato que permita acreditar la comisión de la infracción del *Art. 6.1 de la L.D.C.* Como bien dice el T.D.C. no ha quedado acreditado que los Acuerdos constituyeran un elemento que les vinculara para adoptar una misma línea de acción de mercado. Las suposiciones sobre un supuesto abuso de posición de dominio colectivo, han quedado sólo en el ámbito de la hipótesis sin plasmación en la realidad. Deben, pues, desestimarse las pretensiones formuladas en ese sentido por aquella recurrente.

SEXTO.- La opinión mayoritaria de los miembros del pleno del T.D.C., según la argumentación expuesta, otorga mayor credibilidad a las alegaciones de las Compañías Aéreas para justificar el incremento de los precios, concluyendo que en aplicación del principio de presunción de inocencia, que no habría quedado desvirtuado para ellos, no hubo concertación para la fijación de tarifas. Se han recogido las razones tanto de la opinión mayoritaria, como de los suscribientes del voto particular, para determinar si hubo o no concertación para la fijación de tarifas.

Es sabido que, el principio de presunción de inocencia, previsto en el *Art. 24.2 de la Constitución*, únicamente puede quedar desvirtuado por la existencia de una prueba de cargo debidamente practicada.

La prueba por indicios, cuando éstos son consistentes, debidamente trabados entre sí, determinando una conclusión lógica, pueden desvirtuar el referido principio.

En el supuesto que nos ocupa en la medida en que se trata de determinar la concurrencia de un acuerdo de voluntades y por tanto dentro de la esfera interna de las personas jurídicas que lo toman, requiere especial relevancia valorar las circunstancias concurrentes que sean demostrativas y evidenciadoras desde una óptica de las más común racionalidad, para determinar si hubo o no un concierto de las Compañías para, de común acuerdo, incrementar los precios, o si por el contrario éstas procedieron de manera unilateral al verificar tal incremento.

Es cierto que, ha habido datos objetivos como la subida del precio del petróleo o del dólar, pero esta Sala hace suya las tesis contenidas en el voto particular que recoge unos hechos, que anteriormente se han expuesto, de los que fundada y racionalmente debe concluirse que hubo un acuerdo entre las Compañías para realizar la subida de precios a que se viene haciendo referencia.

De los distintos hechos recogidos en el voto particular, la mayoría de los cuales son admitidos por las partes imputadas, ha de llegarse a idéntica conclusión a la que llega la minoría discrepante y que desvirtúa la tesis del incremento unilateral.

La reacción de **IBERIA**, a que alude el apartado D del voto, excluye la argumentación de la Resolución mayoritaria, respecto a la incidencia del incremento del precio del petróleo.

Debe, por tanto, estimarse parcialmente el recurso interpuesto por la Comunidad Autónoma de Canarias en el sentido de considerar además a las Compañías imputadas responsables de una infracción del *Art. 1.1.a) de la L.D.C.* por haber adoptado un acuerdo tendente a unificar tarifas.

Procede, pues, anular parcialmente la Resolución impugnada para que el T.D.C., además de las sanciones impuestas, que se confirman, por la existencia de una conducta restrictiva de la competencia consistente en suscribir los Acuerdos de Interlínea, imponga las sanciones que resulten procedentes por la existencia de la antedicha infracción cometida por todas las Compañías imputadas y también actoras en esta sede judicial, de haber adoptado un acuerdo tendente a unificar tarifas.

SÉPTIMO.- De conformidad con el *Art. 139 de la Ley Jurisdiccional* no se aprecian méritos que determinen la imposición de una especial condena en costas.

FALLAMOS

En atención a lo expuesto, la Sala ha decidido:

PRIMERO.- DESESTIMAR los recursos contencioso administrativo interpuestos por los Procuradores D. CESÁREO HIDALGO SENÉN, D. JULIAN CABALLERO AGUADO y D. EDUARDO CODES FEIJOO en nombre y representación de **SPANAIR**, S.A., **AIR EUROPA** LÍNEAS AÉREAS, S.A. AVIACO, **IBERIA** LÍNEAS DE ESPAÑA y ESTIMAR PARCIALMENTE el recurso interpuesto por la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS contra la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de Noviembre de 1.999, debiendo anular parcialmente la misma, en el sentido de que debe entenderse cometida además de la infracción allí contemplada, otra infracción según lo argumentado en el Fundamento Jurídico sexto de esta Sentencia, debiéndose imponer por el T.D.C. las sanciones que resulten procedentes.

SEGUNDO.- No haber lugar a la imposición de una especial condena en costas.

Así, por esta nuestra Sentencia, testimonio de la cual será remitida en su momento a la oficina de origen, a los efectos legales, junto con el expediente -en su caso- lo pronunciamos, mandamos y fallamos.