SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)
de 11 de diciembre de 2003 *

En el asunto T-65/99,

Strintzis Lines Shipping SA, con domicilio social en el Pireo (Grecia), representada por los Sres. K. Adamantopoulos, V. Akritidis y A. Papakrivopoulos, abogados, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. R. Lyal y D. Triantafyllou, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. G. Athanassiou, abogado, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto un recurso de anulación contra la Decisión 1999/271/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.466 — Transbordadores griegos) (DO 1999, L 109, p. 24),

* Lengua de procedimiento: griego.

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Quinta),

integrado por el Sr. J.D. Cooke, Presidente, y el Sr. R. García-Valdecasas y la Sra. P. Lindh, Jueces;

Secretario: Sr. J. Plingers, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 1 de julio de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron el recurso

1 La demandante, Strintzis Lines SA, es una sociedad griega de explotación de transbordadores que presta servicios de transporte de pasajeros y de vehículos en diversas líneas marítimas en Grecia y en el extranjero, incluido el mercado de las líneas que unen Grecia e Italia (en lo sucesivo, «mercado entre Grecia e Italia»), en el que opera en las rutas entre Patras y Ancona, pasando por Corfú e Igoumenitsa, entre Patras y Brindisi y entre Patras y Bari.

2 A raíz de una denuncia presentada por un usuario en 1992, según la cual las tarifas de los transbordadores eran muy similares en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, la Comisión remitió solicitudes de información a varias compañías que explotaban transbordadores, en virtud del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos (DO L 378, p. 4). Posteriormente, con arreglo al artículo 18, apartado 3, del Reglamento nº 4056/86, realizó inspecciones en las oficinas de seis de estas compañías, cinco de ellas en Grecia y una en Italia.

3 En particular, el 4 de julio de 1994, la Comisión adoptó la Decisión C(94) 1790/5, mediante la que obligaba a la sociedad Minoan Lines a someterse a una inspección (en lo sucesivo, «Decisión de inspección»). Los días 5 y 6 de julio de 1994, los agentes de la Comisión inspeccionaron los locales situados en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, que, según se descubrió más tarde, pertenecían a la sociedad European Trust Agency (en lo sucesivo, «ETA»), entidad jurídica distinta de la mencionada en la Decisión de inspección. Durante esta inspección, la Comisión obtuvo copia de un gran número de documentos que posteriormente se consideraron inculpatorios para las diversas empresas objeto de la investigación.

4 Más tarde se enviaron otras solicitudes de información a la demandante y a otras compañías marítimas, en virtud del artículo 16 del Reglamento nº 4056/86, con el fin de recabar información adicional sobre los documentos hallados durante las inspecciones.

5 Mediante Decisión de 21 de febrero de 1997, la Comisión inició un procedimiento de investigación formal remitiendo un pliego de cargos a nueve sociedades, entre las cuales se encontraba la demandante.

6 El 9 de diciembre de 1998, la Comisión adoptó la Decisión 1999/271/CE relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.466 — Transbordadores griegos) (DO 1999, L 109, p. 24; en lo sucesivo, «Decisión»).

7 La Decisión contiene las siguientes disposiciones:

«*Artículo 1*

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines y Strintzis Lines han infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE al haber concertado los precios aplicables a los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Patras y Ancona.

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

a) en el caso de Minoan Lines y Strintzis Lines, desde el 18 de julio de 1987 hasta julio de 1994;

b) en el caso de Karageorgis Lines, desde el 18 de julio de 1987 hasta el 27 de diciembre de 1992;

c) en el caso de Marlines SA, desde el 18 de julio de 1987 hasta el 8 de diciembre de 1989;

d) en el caso de Anek Lines, desde el 6 de julio de 1989 hasta julio de 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA y Strintzis Lines han infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE al haber concertado los niveles de las tarifas para camiones aplicables en las rutas que unen Patras con Bari y Brindisi.

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

a) en el caso de Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA y Strintzis Lines, desde el 8 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994;

b) en el caso de Karageorgis Lines, desde el 8 de diciembre de 1989 hasta el 27 de diciembre de 1992;

c) en el caso de Anek Lines, desde el 8 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994;

d) en el caso de Adriatica di Navigazione SpA, desde el 30 de octubre de 1990 hasta julio de 1994.

Artículo 2

En relación con la infracción descrita en el artículo 1, en virtud de la presente Decisión se imponen las siguientes multas a estas empresas:

— a Minoan Lines, una multa de 3,26 millones de ecus;

— a Strintzis Lines, una multa de 1,5 millones de ecus;

— a Anek Lines, una multa de 1,11 millones de ecus;

— a Marlines SA, una multa de 0,26 millones de ecus;

— a Karageorgis Lines, una multa de 1 millón de ecus;

— a Ventouris Group Enterprises SA, una multa de 1,01 millones de ecus;

— a Adriatica di Navigazione SpA, una multa de 0,98 millones de ecus.

[...]»

8 Los destinatarios de la Decisión son siete empresas: Minoan Lines, con domicilio social en Heraklion, Creta (Grecia) (en lo sucesivo, «Minoan»), Strintzis Lines, con domicilio social en el Pireo (Grecia) (en lo sucesivo, «demandante»), Anek Lines, con domicilio social en Hania, Creta (en lo sucesivo, «Anek»), Marlines SA, con domicilio social en el Pireo (en lo sucesivo, «Marlines»), Karageorgis Lines, con domicilio social en el Pireo (en lo sucesivo, «Karageorgis»), Ventouris Group Enterprises SA, con domicilio social en el Pireo (en lo sucesivo, «Ventouris Ferries»), y Adriatica di Navigazione SpA, con domicilio social en Venecia (Italia) (en lo sucesivo, «Adriatica»).

Procedimiento y pretensiones de las partes

9 Mediante demanda registrada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 3 de marzo de 1999, la demandante interpuso un recurso de anulación contra la Decisión.

10 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidió abrir la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, pidió a la Comisión que respondiera por escrito a una pregunta y que presentase determinados documentos. La Comisión se atuvo a estas solicitudes dentro del plazo señalado.

11 En la vista celebrada el 1 de julio de 2002 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

12 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión en su totalidad.

— Con carácter subsidiario, anule el artículo 1 de la Decisión en la medida en que se refiere a la duración de la infracción imputada y anule o reduzca la multa impuesta.

— Condene en costas a la Comisión.

13 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso en su totalidad.

— Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

14 La demandante invoca tres motivos en apoyo de su pretensión de que se anule la Decisión. El primer motivo se basa en la ilegalidad de la inspección realizada por la Comisión en las oficinas de ETA. El segundo motivo se basa en la aplicación errónea al caso de autos del artículo 85, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE, apartado 1) provocada por una apreciación errónea e incompleta de las circunstancias de hecho. Mediante su tercer motivo, la demandante invoca una falta de motivación.

15 En apoyo de sus pretensiones subsidiarias, que persiguen la anulación o la reducción de la multa, la demandante formula un motivo basado en la violación del principio de proporcionalidad en la determinación del importe de la multa, que se divide en tres partes, basadas en la apreciación errónea de la gravedad de la infracción, de su duración y del importe de la multa.

I. *Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión*

Sobre el primer motivo, basado en la ilegalidad de la inspección realizada por la Comisión en las oficinas de ETA

Alegaciones de las partes

16 La demandante sostiene que la inspección realizada por la Comisión en julio de 1994 en las oficinas del agente de Minoan, ETA, era ilegal y, por consiguiente, invoca la imposibilidad de utilizar como pruebas los documentos hallados durante dicha inspección.

17 En primer lugar, la demandante justifica su interés legítimo para que dicha inspección se declare ilegal alegando que un gran número de los documentos utilizados por la Comisión contra ella se encontraron en las oficinas de ETA. Afirma asimismo que el comportamiento de otras empresas afectadas y el desarrollo de todo el presente asunto se vieron directamente influidos por los resultados de la inspección ilegal efectuada en las oficinas de ETA. Por este motivo y en la medida en que los documentos recogidos entonces y otros documentos presentados posteriormente por otras empresas fueron utilizados por la Comisión como pruebas contra ella, la demandante considera que tiene un interés legítimo para invocar el carácter ilegal de esta inspección.

18 La demandante alega que, al contrario de lo que afirma la Comisión, puede invocar el carácter ilegal de la inspección realizada en las oficinas de ETA como motivo de anulación de la Decisión aunque admitiese de manera expresa los hechos relativos a las consultas relativas a la fijación de las tarifas. Considera que la circunstancia de que admitiese determinados hechos no significa en ningún caso que se mostrase de acuerdo con la apreciación efectuada por la Comisión al respecto.

19 La demandante señala que la Decisión de inspección iba dirigida a Minoan y no a ETA, su agente. Al contrario de lo que sostiene la Comisión, ETA y Minoan no constituyen una entidad económica y jurídica única. A juicio de la demandante, la Comisión llegó a esta conclusión haciendo caso omiso de una realidad comercial, el hecho de que las sociedades con accionariado popular, como Minoan, confían habitualmente la representación de sus intereses en las rutas internacionales a una sociedad como ETA. Pues bien, ello no justifica que ETA se asimile a Minoan. De hecho, la demandante sostiene que los intereses económicos de ETA pueden ser contrarios a los de Minoan.

20 Además, la demandante duda que la teoría de la entidad económica se aplique también en el supuesto de las inspecciones realizadas por la Comisión. Considera que ésta no puede ampararse en dicha teoría para efectuar una inspección en una sociedad distinta de aquella a la que ha dirigido la decisión de inspección. En caso contrario, la Comisión dispondría de un poder absoluto que le permitiría realizar inspecciones sin previo aviso en las oficinas de cualquier empresa que forme parte de la misma entidad económica que la sociedad destinataria de una decisión de inspección con sólo adoptar una decisión de alcance general que prevea la organización de inspecciones en la sede central de dicha sociedad.

21 Por último, según la demandante, al actuar como lo hizo, la Comisión violó el derecho de defensa frente a una intervención arbitraria, así como los principios de proporcionalidad, de buena administración, de intervención limitada y de seguridad jurídica.

22 La Comisión se opone a las alegaciones citadas. En primer lugar, estima que la demandante no tiene interés legítimo para invocar este motivo de anulación, dado que ya ha admitido de manera expresa los hechos acreditados por los documentos hallados en las oficinas de ETA. Alega además que la existencia de las prácticas colusorias prohibidas se habría declarado aunque no se hubieran tenido en cuenta los documentos de que se trata.

23 La Comisión sostiene que, al dar a entender que su comportamiento y el de las demás empresas afectadas habrían sido distintos si esta inspección supuestamente ilegal no se hubiese realizado, la demandante contradice por completo el argumento de la colaboración total de estas empresas invocado durante el procedimiento administrativo, ya que el hecho de que las partes afectadas no negasen los hechos sobre los que se basaban las imputaciones de la Comisión fue tenido en cuenta por ésta como circunstancia atenuante que justificaba una reducción de la multa (considerando 169 de la Decisión). Pues bien, como la demandante sugiere ahora que esta colaboración tuvo lugar únicamente porque se habían hallado pruebas de la celebración y aplicación de los acuerdos controvertidos, la Comisión propone al Tribunal de Primera Instancia que aprecie esta circunstancia en el ejercicio de la competencia que le corresponde de evaluar el importe de la multa y de aumentarlo eventualmente.

24 Por lo que se refiere a la legalidad de la inspección, la Comisión sostiene que en el presente asunto no puede hablarse de inspección arbitraria puesto que la inspección se realizó en unas oficinas utilizadas en el marco de la actividad comercial de Minoan, es decir de la sociedad mencionada como destinataria de la Decisión de inspección. La Comisión considera que esta conclusión se ve corroborada tanto por la manera en que Minoan se presentaba ante los terceros como por los contratos de gestión de buques en virtud de los cuales ETA actúa como gerente de los buques de Minoan. Añade que en la organización marítima el gerente opera en calidad de representante directo y actúa en nombre y por cuenta del armador, que es responsable de los efectos legales de las obligaciones asumidas por el gerente y, en definitiva, asume los riesgos económicos. Pues bien, en el caso de autos, de los contratos celebrados entre estas dos compañías se desprende que ETA actúa como intermediaria entre la compañía naviera y los agentes, clientes, bancos y autoridades estatales y portuarias que tienen relación con ésta.

25 A este respecto, la Comisión aduce la jurisprudencia reiterada con arreglo a la cual, cuando un intermediario ejerce una actividad en beneficio de aquel al que representa, puede en principio considerarse como órgano auxiliar integrado en la empresa de éste, obligado a atenerse a las directrices del representado y que forma así con dicha empresa, a semejanza del empleado comercial, una entidad económica (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartado 539). A juicio de la Comisión, ETA actúa como órgano integrante de Minoan, dado que ésta le confió la gestión corriente de la supervisión logística y comercial de sus buques. La Comisión deduce de ello que, por lo que respecta a la explotación de los buques gestionados por ETA, las dos sociedades se caracterizan por la unidad de actuación y que constituyen una única entidad económica. Por consiguiente, la Comisión no se equivocó en cuanto a la destinataria de la Decisión ni en cuanto al lugar donde debía realizarse la inspección.

26 Con carácter subsidiario, la Comisión sostiene que, aun suponiendo que se hubiese producido un error respecto a la destinataria de la Decisión de inspección, no habría de deducirse de ello que no pueden utilizarse las pruebas, ya que esta consecuencia está prevista únicamente en el supuesto de que la Comisión se extralimite en el ejercicio de las facultades de investigación que le corresponden, para que estas facultades sean ejercidas de modo que se garantice el respeto de los derechos de las empresas afectadas (auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 26 de marzo de 1987, Hoechst/Comisión, 46/87 R, Rec. p. 1549, apartado 34).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

A. Sobre el interés legítimo de la demandante para invocar este motivo

27 La Comisión niega que la demandante tenga interés legítimo para invocar el motivo de anulación basado en la ilegalidad de la inspección realizada en los locales de ETA, dado que la demandante ha admitido de manera expresa los hechos acreditados por los documentos hallados en dichos locales.

28 Sin embargo, la circunstancia de que haya admitido algunos hechos no significa en ningún caso que haya renunciado o que se vea imposibilitada para impugnar la legalidad de las inspecciones realizadas por la Comisión durante las cuales ésta obtuvo documentos que pueden constituir pruebas de una infracción. En realidad, como destaca la demandante, aunque haya admitido de manera expresa los hechos respecto a las consultas relativas a la fijación de las tarifas, puede no estar de acuerdo con la forma en que la Comisión obtuvo los documentos sobre los que se basa la Decisión o con la manera en que los apreció como pruebas de prácticas colusorias.

29 En efecto, como ha declarado el Tribunal de Primera Instancia, «el riesgo de que una empresa cuya multa se ha reducido a cambio de su colaboración interponga posteriormente un recurso de anulación contra la Decisión por la que se declara la existencia de la infracción de las normas de la competencia y se sanciona a la empresa responsable de dicha infracción y logre que sus pretensiones sean estimadas por el Tribunal de Primera Instancia en primera instancia o por el Tribunal de Justicia en casación es una consecuencia normal del ejercicio de los medios de impugnación previstos por el Tratado y por el Estatuto [del Tribunal de Justicia]. Por tanto, el mero hecho de que se estimen judicialmente las pretensiones de una empresa que colaboró con la Comisión y cuya multa se redujo por ese motivo no justifica que se vuelva a apreciar el importe de la reducción que se le concedió» (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de febrero de 2002, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión, T-354/94, Rec. p. II-843, apartado 85).

30 Habida cuenta de lo anterior, es necesario declarar, por una parte, que la demandante tiene interés legítimo para impugnar la forma en que se desarrolló la inspección controvertida y, por otra, que procede desestimar la solicitud formulada por la Comisión al Tribunal de Primera Instancia para que ejerza su competencia de plena jurisdicción e incremente la multa impuesta a la demandante con el fin de privarla del beneficio que obtuvo de la Comisión al admitir los hechos.

B. Sobre el fondo

31 Mediante este motivo, la demandante acusa esencialmente a la Comisión de haber recogido ilegalmente las pruebas en las que se basa la Decisión dado que las obtuvo durante una inspección realizada en las oficinas de una empresa que no era la destinataria de la Decisión de inspección. La demandante alega que, al actuar de este modo, la Comisión abusó de sus facultades en materia de inspección, infringió el artículo 18 del Reglamento nº 4056/86 y violó los principios generales del Derecho.

32 El Tribunal de Primera Instancia considera que debe examinarse la procedencia de este motivo a la luz de los principios que rigen las facultades de la Comisión en materia de inspección y del contexto fáctico del caso de autos.

1. Facultades de la Comisión en materia de inspección

33 Del decimosexto considerando del Reglamento nº 4056/86 se desprende que el legislador consideró que dicho Reglamento debía prever los «poderes, decisiones y sanciones necesarios para garantizar el respeto de las prohibiciones contenidas en los artículos 85, apartado 1, y 86 [del Tratado], así como las condiciones de aplicación del apartado 3 del artículo 85».

34 Más concretamente, las facultades concedidas a la Comisión en materia de inspección sobre el terreno se exponen en el artículo 18 del Reglamento nº 4056/86, que tiene el tenor siguiente:

«Artículo 18

Poderes de la Comisión en materia de verificación

1. En el cumplimiento de las tareas que le asigna el presente Reglamento, la Comisión podrá proceder [a] todas las verificaciones necesarias cerca de las empresas y asociaciones de empresas.

Para ello, los agentes que hayan recibido mandato de la Comisión tendrán los poderes siguientes:

a) controlar los libros y otros documentos profesionales;

b) sacar copia o extracto de los libros y documentos profesionales;

c) solicitar explicaciones orales en el lugar de que se trate;

d) acceder a todos los locales, terrenos y medios de transporte de las empresas.

2. Los agentes que hayan recibido mandato de la Comisión para efectuar dichas verificaciones ejercerán sus poderes mediante presentación de un mandato escrito que indicará el objeto y el propósito de la verificación, así como la sanción prevista en el punto c) del apartado 1 del artículo 19 en caso de que los libros u otros documentos exigidos se hubieren presentado de manera incompleta. La

Comisión comunicará a su debido tiempo, antes de la notificación, a la autoridad competente del estado miembro en cuyo territorio deba efectuarse la verificación, la misión de verificación y la identidad de los agentes que hayan recibido el mandato.

3. Las empresas y asociaciones de empresas estarán obligadas a someterse a las verificaciones que haya ordenado la Comisión mediante la decisión. La decisión indicará el objeto y el propósito de la verificación, fijará la fecha en la que comenzará e indicará las sanciones previstas en el punto c) del apartado 1 del artículo 19 y en el punto d) del apartado 1 del artículo 20, así como el recurso interpuesto ante el Tribunal de Justicia contra la decisión.

4. La Comisión adoptará las decisiones contempladas en el apartado 3 tras haber oído a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba efectuarse la verificación.

5. Los agentes de la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba efectuarse la verificación podrán, a instancia de dicha autoridad o de la Comisión, prestar asistencia a los agentes de la Comisión en el cumplimiento de sus tareas.

6. En caso de que una empresa se opusiere a una verificación ordenada en virtud del presente artículo, el Estado miembro interesado prestará a los agentes mandatarios de la Comisión la asistencia necesaria para permitirles llevar a cabo su misión de verificación. Para ello los Estados miembros tomarán las medidas necesarias antes del 1 de enero de 1989.»

35 Dado que el tenor del artículo 18 del Reglamento nº 4056/86 es idéntico al del artículo 14 del Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22) y que ambos Reglamentos se adoptaron con arreglo al artículo 87 del Tratado CE (actualmente artículo 83 CE, tras su modificación) para precisar los procedimientos de aplicación de los artículos 85 del Tratado y 86 del Tratado CE (actualmente artículo 82 CE), la jurisprudencia relativa al alcance de las facultades de la Comisión en materia de inspección a efectos del artículo 14 del Reglamento nº 17 es asimismo aplicable al caso de autos.

36 De conformidad con el artículo 87, apartado 2, letras a) y b), del Tratado, el Reglamento nº 17 tiene por objeto garantizar la observancia de las prohibiciones mencionadas en los artículos 85, apartado 1, y 86 del Tratado y determinar las modalidades de aplicación del artículo 85, apartado 3. De esta manera, el Reglamento debe garantizar la realización del objetivo contemplado en el artículo 3, letra f), del Tratado. Para ello, atribuye a la Comisión una amplia potestad de investigación e inspección, precisando, en su octavo considerando, que esta institución ha de disponer, en todo el mercado común, del poder de exigir las informaciones y de proceder a las inspecciones «que sean necesarias» para descubrir posibles infracciones de los artículos 85 y 86 del Tratado (sentencias del Tribunal de Justicia de 26 de junio de 1980, National Panasonic/Comisión, 136/79, Rec. p. 2033, apartado 20, y de 18 de mayo de 1982, AM&S/Comisión, 155/79, Rec. p. 1575, apartado 15). El decimosexto considerando del Reglamento nº 4056/86 se pronuncia en el mismo sentido.

37 El juez comunitario ha destacado asimismo la importancia que reviste el respeto de los derechos fundamentales y, en particular, del derecho de defensa en todos los procedimientos de aplicación de las normas sobre la competencia del Tratado y ha precisado en sus sentencias la forma en que deben conciliarse el derecho de defensa y las facultades de la Comisión durante el procedimiento administrativo y también durante la fases previas de investigación y de obtención de información.

38 En efecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que el derecho de defensa debe ser respetado por la Comisión tanto en los procedimientos administrativos que pueden dar lugar a una sanción como durante el desarrollo de los procedimientos

de investigación previa, ya que ha de evitarse que el mencionado derecho quede irremediablemente dañado en los procedimientos de investigación previa, especialmente en las inspecciones, que pueden tener un carácter determinante para la constitución de pruebas del carácter ilegal de conductas de las empresas susceptibles de generar la responsabilidad de éstas (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de septiembre de 1989, Hoechst/Comisión, asuntos acumulados 46/87 y 227/88, Rec. p. 2859, apartado 15).

39 Por lo que respecta más concretamente a las facultades de inspección que reconoce a la Comisión el artículo 14 del Reglamento nº 17 y a la cuestión de en qué medida el derecho de defensa limita su alcance, el Tribunal de Justicia ha reconocido que la exigencia de una protección contra las intervenciones de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona, sea física o jurídica, que sean arbitrarias o desproporcionadas constituye un principio general del Derecho comunitario (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 19, y sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de octubre de 2002, Roquette Frères, C-94/00, Rec. p. I-9011, apartado 27). En efecto, dicho Tribunal ha declarado que en todos los sistemas jurídicos de los Estados miembros las intervenciones de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona, sea física o jurídica, han de tener un fundamento legal y estar justificadas por las causas previstas en la Ley, y que, en consecuencia, dichos sistemas prevén, con diferentes modalidades, una protección frente a las intervenciones arbitrarias o desproporcionadas.

40 El Tribunal de Justicia ha declarado que las facultades otorgadas a la Comisión por el artículo 14 del Reglamento nº 17 tienen como fin permitir que ésta cumpla la función, que le confía el Tratado CE, de velar por el respeto de las normas sobre la competencia en el mercado común. Estas normas tratan de evitar que la competencia sea falseada en detrimento del interés general, de las empresas singulares y de los consumidores, según se desprende del párrafo cuarto del Preámbulo del Tratado, del artículo 3, letra f), y de los artículos 85 y 86. El ejercicio de estas facultades contribuye así al mantenimiento del régimen de la competencia querido por el Tratado, cuyo respeto se exige imperativamente de las empresas (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 25).

41 El Tribunal de Justicia ha estimado asimismo que tanto la finalidad del Reglamento nº 17 como la enumeración por su artículo 14 de las facultades de que están investidos los agentes de la Comisión ponen de manifiesto que las inspecciones pueden tener un alcance muy amplio. Más concretamente, dicho Tribunal afirmó de manera expresa que «la facultad de acceder a todos los locales, terrenos y medios de transporte [presentaba] una particular importancia, en cuanto [debía] permitir a la Comisión obtener las pruebas de las infracciones de las normas sobre la competencia en los lugares donde normalmente se hallan, es decir, en los locales empresariales» (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 26).

42 El Tribunal de Justicia quiso destacar asimismo la importancia de salvaguardar el efecto útil de las inspecciones, que son un instrumento necesario para que la Comisión pueda ejercer su función de guardiana del Tratado en materia de competencia, al indicar lo siguiente (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 27): «[...] esta facultad de acceso quedaría privada de utilidad si los agentes de la Comisión hubieran de limitarse a pedir la presentación de documentos o de expedientes que pudieran identificar previamente de manera precisa. Dicha facultad supone, por el contrario, la posibilidad de buscar elementos de información diversos que no sean aún conocidos, o no estén todavía plenamente identificados. Sin esta facultad sería imposible para la Comisión recoger los elementos de información necesarios para la verificación, en el supuesto de enfrentarse con una negativa de colaboración o, incluso, con una actitud de obstrucción por parte de las empresas afectadas.»

43 No obstante, es necesario señalar que las empresas afectadas disponen de diversas garantías, derivadas del Derecho comunitario, contra las intervenciones de los poderes públicos en su esfera de actividad privada que sean arbitrarias o desproporcionadas (sentencia Roquette Frères, antes citada, apartado 43).

44 El artículo 14, apartado 3, del Reglamento nº 17 impone a la Comisión la obligación de motivar la decisión por la que se ordena una inspección indicando el objeto y la finalidad de ésta, lo que, como ha precisado el Tribunal de Justicia, constituye una exigencia fundamental, no sólo para poner de manifiesto el carácter justificado de la intervención que se pretende realizar en el interior de las empresas afectadas, sino también para que éstas estén en condiciones de comprender el alcance de su deber de colaboración, preservando al mismo tiempo su derecho de defensa (sentencias Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 29, y Roquette Frères, antes citada, apartado 47).

45 De igual modo, incumbe a la Comisión indicar en dicha decisión, con la mayor precisión posible, qué es lo que se busca y los elementos sobre los que debe versar la inspección (sentencia National Panasonic/Comisión, antes citada, apartados 26 y 27). Como ha señalado el Tribunal de Justicia, tal exigencia va encaminada a proteger el derecho de defensa de las empresas afectadas, en la medida en que los referidos derechos resultarían gravemente perjudicados si la Comisión pudiese invocar frente a las empresas pruebas que, obtenidas durante una inspección, sean ajenas al objeto y a la finalidad de ésta (sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de octubre de 1989, Dow Benelux/Comisión, 85/87, Rec. p. 3137, apartado 18, y Roquette Frères, antes citada, apartado 48).

46 Además, procede recordar que una empresa contra la cual la Comisión haya ordenado una inspección puede, conforme a lo dispuesto en el artículo 173, párrafo cuarto, del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, párrafo cuarto, tras su modificación), interponer un recurso contra tal decisión ante el órgano jurisdiccional comunitario. En el caso de que dicha decisión fuera anulada por éste, la Comisión se vería impedida, por este hecho, de utilizar, a los efectos del procedimiento de infracción de las normas comunitarias sobre la competencia, todos los documentos probatorios que hubiera reunido en el ámbito de esta inspección, so pena de exponerse al riesgo de que el órgano jurisdiccional comunitario anulase la decisión relativa a la infracción en la medida en que se basara en semejantes medios de prueba (véanse los autos del Presidente del Tribunal de Justicia Hoechst/Comisión, antes citado, apartado 34, y de 28 de octubre de 1987, Dow Chemical Nederland/Comisión, 85/87 R, Rec. p. 4367, apartado 17; sentencia Roquette Frères, antes citada, apartado 49).

47 El examen de la procedencia del motivo basado en la supuesta ilegalidad de la inspección debe realizarse a la luz de las consideraciones anteriores.

2. Sobre la procedencia del motivo

48 El examen de la procedencia del presente motivo requiere una exposición previa de las circunstancias en las que se efectuó la inspección en el caso de autos.

a) Hechos relevantes y no discutidos por las partes

49 El 12 de octubre de 1992, a raíz de una denuncia que censuraba la similitud de las tarifas de los transbordadores en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, la Comisión remitió una solicitud de información a Minoan, a la dirección de su domicilio social (Agiou Titou 38, Heraklion, Creta), en virtud del Reglamento nº 4056/86.

50 El 20 de noviembre de 1992, la Comisión recibió un escrito en respuesta a su solicitud de información, firmado por el Sr. Sfinias, en papel con membrete de Minoan, en el que figuraba, en la parte izquierda del encabezamiento, un único logotipo comercial, a saber «Minoan Lines», y debajo de éste una única dirección: «2 Vas. Konstantinou Av. (Stadion); 116 35, ATHENS».

51 El 1 de marzo de 1993, la Comisión remitió a Minoan una segunda solicitud de información, dirigida también a su domicilio social en Heraklion.

52 El 5 de mayo de 1993, el escrito de la Comisión de 1 de marzo de 1993 fue respondido mediante un escrito firmado igualmente por el Sr. Sfinias, redactado en papel con membrete de Minoan en el que figuraba también, en la parte izquierda del encabezamiento, un único logotipo comercial, a saber «Minoan Lines», pero esta vez no se mencionaba ninguna dirección debajo de éste. A pie de página figuraban dos direcciones: «INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64 B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens» y debajo «PASSENGER OFFICE: 2 Vassileos Konstantinou Ave. GR, 116 35 Athens».

53 El 5 de julio de 1994, varios agentes de la Comisión se presentaron en las oficinas situadas en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, y entregaron a las personas que los recibieron, que posteriormente resultaron ser empleados de ETA, por una parte, la Decisión de inspección y, por otra, los mandatos D/06658 y D/06659, de 4 de julio de 1994, firmados por el Director General de la Dirección General de Competencia, que facultaban a los agentes de la Comisión para realizar la inspección.

54 Basándose en dichos documentos, los agentes de la Comisión pidieron a los empleados de ETA que aceptaran que se realizase la inspección. Sin embargo, éstos llamaron su atención sobre el hecho de que se encontraban en las oficinas de ETA, ellos eran empleados de ETA y ésta era una persona jurídica independiente, que no tenía más relación con Minoan que la de ser su agente. Después de llamar por teléfono a sus superiores jerárquicos a Bruselas, los agentes de la Comisión insistieron en efectuar la inspección y recordaron a los empleados de ETA que, en caso de negativa, podrían imponerse sanciones con arreglo al artículo 19, apartado 1, y al artículo 20, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86, disposiciones que aparecían citadas en la Decisión de inspección y cuyo tenor literal figuraba en su anexo. Además, estos agentes de la Comisión pidieron a la Dirección de inspección del mercado y de la competencia del Ministerio de Comercio helénico, en su condición de autoridad nacional competente en materia de competencia, que enviase a las oficinas de ETA a uno de sus agentes.

55 Los agentes de la Comisión no indicaron expresamente a los empleados de ETA que tenían la posibilidad de que los asistiera un abogado pero les entregaron una nota de dos páginas que contenía explicaciones respecto a la naturaleza y al desarrollo normal de la inspección.

56 Los empleados de ETA, después de llamar por teléfono a su director, que no se encontraba en Atenas en aquel momento, decidieron finalmente someterse a la inspección, si bien manifestaron que harían constar su desacuerdo en el acta.

57 A continuación, los agentes de la Comisión iniciaron la inspección, que terminó al final del día siguiente, el 6 de julio de 1994.

58 Por último, es necesario señalar que ETA, en su condición de representante de Minoan, estaba plenamente autorizada para actuar y para designarse en sus actividades comerciales como «Minoan Lines Atenas», así como para utilizar la marca y el logotipo de Minoan en el marco de sus actividades de agente.

59 Habida cuenta de lo anterior, el Tribunal de Primera Instancia declara que del marco fáctico resulta claramente que:

— En primer lugar, para llevar a cabo y gestionar sus actividades de agente y de representante de Minoan, ETA estaba autorizada a presentarse ante el público en general y la Comisión como Minoan, de modo que su identidad como gestora de las actividades comerciales de que se trataba estaba, en la práctica, totalmente asimilada a la de Minoan.

— En segundo lugar, el hecho de que los escritos remitidos a Minoan por la Comisión fueran trasladados al Sr. Sfinias para que respondiera directamente a la Comisión indica que tanto Minoan como ETA y el Sr. Sfinias sabían desde el principio de la intervención de la Comisión que ésta estaba tramitando una denuncia. Tuvieron conocimiento asimismo de la naturaleza de la denuncia, del objeto de la solicitud de información y del hecho de que la Comisión actuaba sobre la base del Reglamento nº 4056/86, citado en los escritos en cuestión. Se desprende de ello que, al transmitir los escritos al Sr. Sfinias para que respondiese, Minoan autorizó de facto no sólo a éste, sino también a ETA, para presentarse ante la Comisión como el interlocutor debidamente apoderado de Minoan en el marco de la investigación de que se trataba.

— En tercer lugar, se deduce de todo lo anterior y del hecho de que Minoan hubiese delegado el ejercicio de sus actividades comerciales a ETA que las oficinas situadas en la avenida Kifissias 64 B eran en la práctica el verdadero centro de las actividades comerciales de «Minoan» y, por ello, el lugar en el que se conservaban los libros y los documentos profesionales relativos a las actividades controvertidas.

60 En consecuencia, los locales de que se trata eran locales de Minoan como destinataria de la Decisión de inspección a efectos del artículo 18, apartado 1, letra d), del Reglamento nº 4056/86.

b) Sobre el respeto en el caso de autos de los principios que rigen el ejercicio por la Comisión de sus facultades en materia de inspección

61 Se desprende de los autos que tanto los mandatos como la Decisión de inspección presentados por los funcionarios de la Comisión a los empleados de ETA cumplían el requisito de indicar el objeto y la finalidad de la inspección. En efecto, la Decisión de inspección dedica una página y media de sus considerandos a exponer los motivos por los cuales la Comisión estima que podría haber prácticas colusorias contrarias al artículo 85, apartado 1, del Tratado entre las principales

empresas que operan en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, en relación con las tarifas de los transbordadores aplicables a los pasajeros, a los turismos y a los vehículos industriales. Expone los rasgos esenciales del mercado de referencia, las principales compañías que operan en dicho mercado, entre las que se encuentra Minoan, las cuotas de mercado de las empresas que prestan servicios en las tres líneas diferenciadas y describe con detalle el tipo de conducta que, según considera, podría resultar contraria al artículo 85, apartado 1, del Tratado. Indica claramente que la empresa destinataria, a saber Minoan, es una de las principales compañías que operan en el mercado de referencia y destaca que esta empresa ya conoce la existencia de la investigación de que se trata.

62 Además, en la parte dispositiva de la Decisión de inspección, el artículo 1 indica de manera expresa que el objetivo de la inspección es determinar si los sistemas de formación de los precios o tarifas aplicados por las compañías que operan en el sector de los transbordadores roll-on roll-off entre Grecia e Italia son contrarios al artículo 85, apartado 1, del Tratado. El artículo 1 de la Decisión de inspección expone asimismo la obligación de la empresa destinataria de someterse a la inspección y describe las facultades otorgadas a los agentes de la Comisión con ocasión de dicha inspección. El artículo 2 se refiere a la fecha en la que debía tener lugar la inspección. El artículo 3 menciona al destinatario de la Decisión. Se precisa que la Decisión de inspección se dirige a Minoan. Figuran tres direcciones como lugares de inspección posibles: en primer lugar, Muelle Poseidón 28, en el Pireo, en segundo lugar, Muelle Poseidón 24, en el Pireo, y, en tercer lugar, avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, lugar en el que se presentaron finalmente los agentes de la Comisión. Por último, el artículo 4 indica la posibilidad de interponer recurso contra la Decisión de inspección ante el Tribunal de Primera Instancia y destaca que este recurso no tiene efecto suspensivo salvo que dicho Tribunal decida lo contrario.

63 Por lo que respecta a los mandatos concedidos a los agentes de la Comisión para que llevasen a cabo la inspección, indican de manera explícita que éstos están facultados para efectuarla en el sentido y con la finalidad expuestos en la Decisión de inspección, adoptada simultáneamente y adjunta a los mandatos como anexo.

64 En tales circunstancias, del contenido de estos documentos resultaba claramente, por una parte, que la Comisión quería obtener indicios y pruebas de la participación de Minoan en las presuntas prácticas colusorias y, por otra, que pensaba poder encontrarlos, entre otros lugares, en los locales situados en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, locales que, según consideraba, pertenecían a Minoan. A este respecto, es necesario recordar que esta dirección aparecía impresa en el papel con membrete utilizado por Minoan para responder el 5 de mayo de 1993 al escrito de solicitud de información de la Comisión de 1 de marzo de 1993, en cuyo pie de página figuraba la siguiente mención: «INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64 B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens».

65 El Tribunal de Primera Instancia estima que la Decisión y los mandatos de inspección contenían todos los elementos pertinentes para permitir a los empleados de ETA juzgar si, habida cuenta de la motivación de dicha Decisión y a la luz de su conocimiento sobre la naturaleza y el alcance de las relaciones existentes entre ETA y Minoan, estaban o no obligados a permitir la inspección prevista por la Comisión en sus locales.

66 Por tanto, procede concluir que, por lo que se refiere a la Decisión y a los mandatos de inspección, las exigencias derivadas de la jurisprudencia se respetaron plenamente en relación con la titular de los locales inspeccionados, a saber ETA, ya que, por una parte, como empresa gestora de los negocios de Minoan en el mercado de los transbordadores roll-on roll-off que operan en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, estaba en condiciones de entender el alcance de su deber de colaboración con los agentes de la Comisión y, por otra, su derecho de defensa se respetó plenamente habida cuenta del grado de motivación de los citados documentos y de la mención expresa de la posibilidad de interponer recurso contra la Decisión de inspección ante el Tribunal de Primera Instancia. El hecho de que ni ETA ni Minoan lo hiciesen posteriormente corresponde únicamente a su deseo y no puede desvirtuar esta conclusión, sino que más bien la confirma.

67 A este respecto, es necesario recordar que, si bien, desde el punto de vista jurídico, ETA era una entidad distinta de Minoan, en su papel de representante de ésta y de gestora exclusiva de las actividades objeto de la investigación de la Comisión, su personalidad estaba asimilada por completo a la de su comitente, por lo que estaba sometida a la misma obligación de colaboración que éste.

68 Además, en el supuesto de que Minoan estuviera facultada para invocar el derecho de defensa de ETA como entidad separada, es necesario señalar que este derecho no ha sido cuestionado en ningún momento. En efecto, ni las actividades independientes, suponiendo que existiesen, ni los libros propios y documentos profesionales de ETA eran objeto de la inspección de que se trata.

69 Tampoco cabe reprochar a la Comisión, en las circunstancias del caso de autos, que pensase que Minoan tenía locales propios en la dirección en la que se presentaron los agentes de la Comisión en Atenas ni tampoco que, en consecuencia, incluyese dicha dirección en su Decisión de inspección como la dirección de uno de los centros de actividades de Minoan.

70 A continuación, es necesario examinar la cuestión de si, al insistir en llevar a cabo la inspección, la Comisión respetó el marco de la legalidad.

71 De la jurisprudencia anteriormente recordada se desprende que en sus actividades de inspección la Comisión debe respetar el principio de legalidad de la actuación de las instituciones comunitarias y el principio de protección contra las intervenciones arbitrarias de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona física o jurídica (véase la sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 19). Sería excesivo y contrario a lo dispuesto en el Reglamento nº 4056/86 y a los principios fundamentales del Derecho reconocer a la Comisión con carácter general un derecho de acceso, sobre la base de una decisión de inspección dirigida a una entidad jurídica determinada, a los locales de

una entidad jurídica tercera con el mero pretexto de que dicha entidad está estrechamente vinculada a la destinataria de la decisión de inspección o de que la Comisión piensa que puede encontrar en esos locales documentos de ésta y el derecho a realizar inspecciones en ellos sobre la base de la citada decisión.

72 Pues bien, en el caso de autos la demandante no puede reprochar a la Comisión que intentase ampliar sus facultades de inspección visitando los locales de una sociedad distinta de la destinataria de la Decisión. Por el contrario, resulta de los autos que la Comisión actuó con diligencia y respetando con creces su deber de asegurarse en la medida de lo posible, antes de la inspección, de que los locales que planeaba inspeccionar eran efectivamente locales de la entidad jurídica en relación con la cual deseaba investigar. A este respecto, es necesario recordar que previamente existió un intercambio de información entre la Comisión y Minoan, en el cual ésta respondió a dos escritos de la Comisión mediante dos cartas firmadas por el Sr. Sfinias, que finalmente resultó ser el administrador de ETA, a pesar de lo cual no hizo la menor alusión a la existencia de ETA ni al hecho de que Minoan operaba en el mercado a través de un agente exclusivo.

73 Además, ha de señalarse que, como manifestó la Comisión en su escrito de contestación a la demanda, sin que la demandante lo haya negado, en la lista de los miembros de la Unión de propietarios griegos de transbordadores figura el nombre del Sr. Sfinias, quien firmó los dos escritos en nombre de Minoan, que en el baremo de precios publicado por Minoan se menciona una agencia general situada en la dirección de Kifissias 64 B, Atenas, y, por último, que en la guía telefónica de Atenas figura la sociedad Minoan Lines en la dirección en la cual se presentó la Comisión para realizar la inspección.

74 Aún es necesario determinar si, una vez que los agentes de la Comisión supieron que ETA era una sociedad distinta, respecto a la cual no disponían de decisión de inspección, hubieran debido retirarse y volver, en su caso, con una decisión dirigida a ETA y en la que se motivasen debidamente las razones que justificaban tal inspección en el asunto de que se trataba.

75 Debe afirmarse que, habida cuenta de las circunstancias particulares antes expuestas, la Comisión pudo considerar razonablemente que las «precisiones» de los empleados de ETA no bastaban para aclarar de inmediato la cuestión de la distinción entre las personas jurídicas ni justificaban que se suspendiera la inspección, sobre todo ya que, como destaca la Comisión, decidir si se trataba o no de la misma empresa habría exigido realizar una apreciación sobre el fondo de la cuestión y en especial una interpretación del alcance del ámbito de aplicación del artículo 18 del Reglamento nº 4056/86.

76 Es necesario señalar que, en las circunstancias del caso de autos, la Comisión actuó acertadamente al estimar, incluso después de saber que los locales situados en el lugar visitado pertenecían a ETA y no a Minoan, que aun así dichos locales debían considerarse locales utilizados por Minoan para llevar a cabo sus actividades comerciales y, por tanto, que podían asimilarse a los locales comerciales de la empresa destinataria de la Decisión de inspección. A este respecto, hay que recordar que el Tribunal de Justicia ha declarado que la facultad de acceder a todos los locales, terrenos y medios de transporte de las empresas presenta una particular importancia, en cuanto debe permitir a la Comisión obtener las pruebas de las infracciones de las normas sobre la competencia en los lugares donde normalmente se hallan, es decir, en los «locales empresariales» (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 26). Por tanto, en el ejercicio de sus facultades de inspección, la Comisión podía aplicar la lógica según la cual las probabilidades de encontrar pruebas de la infracción presunta son mayores si investiga en los locales desde los cuales la sociedad objeto de la investigación desarrolla habitualmente y *de facto* su actividad empresarial.

77 Por último y en cualquier caso, procede añadir que no se produjo una oposición definitiva contra la realización de la inspección por la Comisión.

78 Se desprende de lo anterior que en este caso, al insistir para llevar a cabo la inspección en un supuesto como el presente, la Comisión no se extralimitó en el ejercicio de las facultades de investigación que le reconoce el artículo 18, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86.

c) Sobre el respeto del derecho de defensa y sobre la falta de injerencia excesiva de los poderes públicos en la esfera de actividad de ETA

79 Como ya se ha recordado anteriormente, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia muestra que, si bien es necesario preservar la eficacia de las inspecciones de la Comisión, ésta, por su parte, debe respetar el derecho de defensa de las empresas afectadas por la inspección y abstenerse de realizar cualquier intervención arbitraria o desproporcionada en su esfera de actividad privada (sentencias Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 19, y Dow Benelux/Comisión, antes citada, apartado 30; sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de octubre de 1989, Dow Chemical Ibérica y otros/Comisión, asuntos acumulados 97/87 a 99/87, Rec. p. 3165, apartado 16, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/Comisión, denominada «PVC II», asuntos acumulados T-305/94 a T-307/94, T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 y T-335/94, Rec. p. II-931, apartado 417).

80 Por lo que se refiere al respeto del derecho de defensa, es necesario señalar que ni la demandante ni la entidad jurídica titular de los locales inspeccionados, a saber ETA, estimaron oportuno interponer recurso contra la Decisión de inspección, sobre la base de la cual se realizó la inspección, cuando hubieran podido hacerlo, como prevé expresamente el artículo 18, apartado 3, del Reglamento nº 4056/86.

81 Además, en relación con la demandante basta observar que se ampara en su derecho a solicitar el control de la legalidad intrínseca de la inspección en el marco del presente recurso de anulación contra la decisión final adoptada por la Comisión con arreglo al artículo 85, apartado 1, del Tratado.

82 Asimismo, ha quedado acreditado que, como los empleados de ETA no se opusieron finalmente a que la Comisión efectuase la inspección, ésta no se vio obligada a solicitar un mandamiento judicial y/o la ayuda de las fuerzas del orden para realizar la inspección. Se desprende de ello que una inspección como la del caso de autos debe considerarse una inspección efectuada con la colaboración de la empresa afectada. El hecho de que la Comisión se pusiese en contacto con la

autoridad griega de la competencia y uno de sus agentes se presentase en el lugar de la inspección no puede contradecir la conclusión anterior, ya que esta medida está prevista en el artículo 18, apartado 5, del Reglamento nº 4056/86 para los casos en los que la empresa no se oponga a la inspección. En tales circunstancias, no puede hablarse de injerencia excesiva de la autoridad pública en la esfera de actividad de ETA cuando no se ha invocado ningún elemento para sostener que la Comisión fue más allá de la colaboración ofrecida por los empleados de ETA (véase, en este sentido, la sentencia PVC II, antes citada, apartado 422).

C. Conclusión

83 Se desprende de todo lo anterior que en el caso de autos la Comisión respetó plenamente la legalidad, tanto por lo que se refiere a los actos de inspección que adoptó como en la manera en que se desarrolló posteriormente la inspección y que lo hizo preservando el derecho de defensa de las empresas afectadas y respetando por completo el principio general del Derecho comunitario que garantiza la protección contra las intervenciones de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona, sea física o jurídica, que sean arbitrarias o desproporcionadas.

84 Por tanto, procede desestimar este motivo por infundado.

Sobre el segundo motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado CE al caso de autos en la medida en que las empresas no disponían de la autonomía necesaria, ya que su conducta estaba impuesta por el marco normativo y por las incitaciones de las autoridades griegas

Alegaciones de las partes

85 La demandante admite que, como la mayoría de las compañías marítimas de transporte de pasajeros y vehículos que operaban en el mercado entre Grecia e Italia, participó durante un número bastante elevado de años en negociaciones con el fin de fijar las tarifas aplicables en este mercado.

86 No obstante, reprocha a la Comisión que realizase una apreciación incompleta de los hechos relevantes al ignorar por completo el impacto del marco legal y reglamentario que regula la navegación mercante en Grecia, de la intervención del Ministerio de la Marina Mercante en el mercado entre Grecia e Italia y de la sujeción de las empresas afectadas a obligaciones de servicio público relativas a la actividad de dichas compañías.

87 La demandante sostiene que este desconocimiento del contexto en el que se desarrollaron los hechos condujo a la Comisión a estimar erróneamente que las empresas de que se trata disponían de autonomía suficiente en materia de política de tarifas en el segmento internacional de las rutas que unen Grecia e Italia y, por tanto, a cometer un error manifiesto al considerar que el artículo 85, apartado 1, del Tratado era aplicable en el caso de autos.

88 Para demostrar que no disponía de autonomía para fijar sus tarifas internacionales durante el período controvertido, la demandante hace referencia en primer lugar al impacto del marco legal y reglamentario griego en materia de navegación y, en particular, a los efectos de la Ley nº 4195/1929 relativa a la competencia desleal de los buques de pasajeros.

89 Después de destacar la importancia que Grecia concede a las líneas marítimas que unen Grecia e Italia, la demandante recuerda que estas líneas incluyen una parte dentro del territorio griego (a partir de Patras o Igoumenitsa hasta Corfú). La demandante afirma que la aprobación de las rutas correspondientes y la fijación de precios uniformes aplicables en la fracción nacional de estas líneas corresponde al Ministerio de la Marina Mercante con arreglo a la legislación griega. Más concretamente, las tarifas se fijan mediante orden ministerial a propuesta de la Unión de Armadores Griegos de Cabotaje y tras recabar el dictamen del Comité Consultivo de las Líneas de Cabotaje. La demandante precisa que la normativa aplicable a la fracción nacional de las líneas es el Código de Derecho público marítimo (el capítulo relativo al cabotaje, artículos 158 a 180 *bis*), la Ley nº 4195/1929, antes citada, y el Decreto-ley nº 288/1969, relativo al control de los trayectos efectuados por buques griegos de transporte de pasajeros entre puertos griegos y puertos de otros países mediterráneos.

90 La demandante pone de manifiesto que los artículos 1, 2 y 4 de la Ley nº 4195/1929, antes citada, establecen obligaciones y prohibiciones que se aplican a las compañías que operan entre Grecia e Italia y que cubren la fracción puramente griega de las líneas. Considera que la Comisión evaluó mal el impacto de esta Ley al examinar únicamente su tenor literal y no su espíritu, es decir la manera en que se aplica esta Ley en todo el mercado entre Grecia e Italia. Recuerda que esta Ley prohíbe «en las líneas con destino en el extranjero cualquier reducción de las tarifas de pasaje y flete que, con fines de competencia desleal, sitúe los precios en niveles irrisorios y desproporcionados en relación con una retribución razonable y justa de los servicios prestados y con las exigencias de seguridad y comodidad de los pasajeros, o en niveles inferiores a las tarifas generalmente aplicadas en el puerto de que se trate». Pues bien, a juicio de la demandante, como las compañías estaban obligadas a mantener en funcionamiento las líneas marítimas durante el invierno, estaban dispuestas a reducir las tarifas a niveles muy bajos para cubrir una parte del potencial excedentario cuyo mantenimiento se les imponía. De este modo, una política de precios bajos en un mercado determinado da lugar inevitablemente a una guerra de precios y a precios «irrisorios y desproporcionados en relación con [...] los servicios prestados», que provocarían la aplicación de la Ley nº 4195/1929, antes citada, y, sin lugar a dudas, la intervención directa del Ministerio de la Marina Mercante. En tales circunstancias, la demandante afirma que, aunque esta Ley no fije más que un nivel mínimo de precios, su efecto real consiste en limitar cualquier posibilidad de competencia en materia de precios para las compañías a las cuales se ha confiado la ejecución de servicios de interés público. En consecuencia, la Comisión valoró de manera errónea las consecuencias efectivas de esta Ley sobre el mercado de referencia al no entender que, unida a la obligación de ejecutar los citados servicios, esta Ley no dejaba a las compañías afectadas más posibilidad que la de concertarse para uniformizar sus tarifas.

91 A continuación, la demandante señala que el Decreto-ley nº 288/1969, al que están sometidos todos los buques de transporte de pasajeros de pabellón griego que embarquen pasajeros en puertos griegos con destino hacia otros puertos del Mediterráneo, impone obligaciones muy estrictas a los propietarios de los buques. Con arreglo a los artículos 2 y 3 de esta norma, los propietarios deben entregar al Ministerio de la Marina Mercante una declaración escrita que indique todos los itinerarios, de los cuales no podrán apartarse.

92 La demandante recuerda que sólo es posible prestar servicios en las líneas nacionales después de haber recibido una «licencia de explotación» expedida por el Ministerio de la Marina Mercante para cada buque. Alega que este Ministerio considera esencialmente que la parte internacional de las líneas constituye una prolongación natural de la parte nacional, como demuestra el hecho de que en el caso de dos buques de la demandante (*Ionian Island* e *Ionian Galaxy*) el Ministerio mencionase en las licencias de explotación el destino final de los buques. Por último, la demandante afirma que, al menos durante los quince últimos años, el Ministerio nunca ha concedido una licencia de explotación a un buque para realizar trayectos entre Patras y Corfú si estos trayectos no se prolongaban después hacia puertos italianos.

93 Según la demandante, habida cuenta de la aplicación de esta normativa por el Ministerio de la Marina Mercante, a las compañías que operan en las líneas entre Grecia e Italia y que prestan servicios también en la parte nacional de los trayectos se les imponen obligaciones gravosas que procede calificar de obligaciones de servicio público como las propias de la normativa en materia de cabotaje. Más concretamente, estas obligaciones incluyen la ejecución de servicios en las rutas con arreglo a un calendario regular a lo largo de todo el año; un servicio regular durante toda la semana, cuya carga se reparte entre las empresas más importantes; el control obligatorio de la frecuencia de inmovilización de los buques; regulaciones específicas para el transporte de mercancías, en particular la obligación de reservar una cuota de plazas para los vehículos industriales con independencia de la tasa de ocupación y de la temporada; el respeto de las tarifas fijadas para la parte nacional del trayecto y de los precios máximos y mínimos fijados por el Ministerio de la Marina Mercante para la parte internacional de los trayectos en el mercado entre Grecia e Italia con el fin de conservar el potencial disponible durante todo el año, con independencia de la fuerte disminución de la demanda en invierno.

94 La demandante insiste en precisar que estas obligaciones de servicio público afectan únicamente a las compañías que operan en las líneas internacionales pero que realizan también la ruta Patras-Igoumenitsa-Corfú. Alega que estas obligaciones están directamente relacionadas con la necesidad de estas compañías de obtener y conservar las licencias de explotación para la parte nacional de las líneas, ya que, si no respetan estas obligaciones, se arriesgan a que les sean retiradas sus licencias de explotación obligatorias para operar en el tráfico nacional.

95 A juicio de la demandante, estas obligaciones demuestran que el objetivo inmediato de la intervención del Ministerio de la Marina Mercante en este mercado es garantizar una distribución equilibrada en el tiempo del todo el potencial disponible en el mercado entre Grecia e Italia, según unas condiciones que aseguren un flujo regular de personas, de vehículos y de mercancías a lo largo de todo el año y durante toda la semana.

96 La demandante añade que, debido a la política del Ministerio de la Marina Mercante, las compañías no pueden retirar sus buques durante los meses de invierno y destinarlos a otros mercados más rentables, ya que operar en la línea Patras-Corfú-Igoumenitsa-Italia en invierno es un requisito necesario para poder explotar este mercado durante la época de actividad turística. Dado que no está justificada por la demanda, la obligación de prestar servicio hacia estos destinos durante todo el año exige un excedente de capacidad que podría poner en peligro la viabilidad de estas compañías si esta obligación no llevase aparejada la sugerencia del Ministerio de fijar las tarifas de manera racional, en particular respetando determinados precios mínimos.

97 A continuación, la demandante señala que el mercado de que se trata se caracterizaba por una gran transparencia: las sociedades implicadas conocían de manera muy precisa los parámetros de las tarifas y los itinerarios nacionales debido a las reuniones anuales del Comité Consultivo para la fijación de las tarifas nacionales y de los itinerarios y estos parámetros eran similares a los aplicables en las líneas internacionales. Por tanto, todos los armadores estaban fundamentalmente en condiciones de conocer con precisión la postura de sus competidores, lo que provocó un movimiento natural de alineamiento en las tarifas de todas las líneas entre Grecia e Italia.

98 Según la demandante, el resultado práctico de la imposición de obligaciones de servicio público era un excedente estructural de capacidad en el mercado, situación imposible de mantener en un régimen de libre competencia. En tales circunstancias, la única solución, a su juicio, era garantizar la convergencia de los precios, en particular por lo que se refiere a su nivel mínimo. Por consiguiente, las negociaciones para lograr la convergencia de tarifas eran un modo de prestar los

servicios de interés público solicitados por el Ministerio. Por último, la demandante afirma que esta conducta de las compañías marítimas era aprobada indirectamente por el Gobierno griego.

99 A este respecto, la demandante afirma que el Ministerio de la Marina Mercante adoptó con carácter preventivo las medidas correctoras previstas por la Ley nº 4195/1929 en el mercado entre Grecia e Italia y que, con el fin de mantener el potencial excedentario en un nivel de precios competitivo en el mercado entre Grecia e Italia, incitó a las sociedades afectadas a fijar el baremo de precios entre los límites máximos y mínimos estrictamente definidos, a no practicar aumentos de tarifas superiores a la tasa de inflación y a no reducir dichas tarifas hasta niveles que provocarían una guerra de precios entre las sociedades afectadas.

100 La demandante invoca asimismo el impacto de la Ley nº 4195/1929 sobre la autonomía de las sociedades y añade que si el Ministerio de la Marina Mercante nunca intervino durante el período controvertido de manera drástica para reestructurar radicalmente el mercado en cuestión, como podría haber hecho con arreglo a la Ley nº 4195/1929, fue porque las sociedades implicadas respetaban sus instrucciones, apoyaban su política nacional en favor de las líneas entre Grecia e Italia y fijaban sus tarifas de forma racional, de acuerdo con sus «exhortaciones».

101 Además, la demandante alega que los «deseos», «exhortaciones» o «recomendaciones» del Ministerio a las empresas implicadas tenían en la práctica carácter vinculante, ya que éstas disponían de licencias de explotación tanto para el mercado entre Grecia e Italia como para otras líneas nacionales (cabotaje). En consecuencia, la demandante no tenía elección sobre si ejecutar o no los servicios de interés público.

102 La demandante concluye de lo anterior que el marco normativo griego, la práctica del Ministerio de la Marina Mercante y las obligaciones por él impuestas, la necesidad de planificar con antelación suficiente, el volumen incierto de la demanda durante la temporada turística, el riesgo de una modificación draconiana de los costes a raíz de la depreciación anual imprevisible del dracma griego, la obligación de revelar sus proyectos en el marco de las negociaciones obligatorias relativas a la parte nacional de las rutas y la necesidad de ajustarse a las recomendaciones del Ministerio de la Marina Mercante para que las tarifas de la fracción internacional del mercado entre Grecia e Italia se fijasen dentro de los límites de la inflación la obligaron a protegerse en cierta medida de una competencia contra la que no podía reaccionar interrumpiendo o disminuyendo sus actividades. En caso contrario, el «equilibrio» deseado por el Ministerio en este mercado habría quedado menoscabado por una actuación unilateral de cualquier sociedad, con resultados poco deseables para el Ministerio de la Marina Mercante (por ejemplo, interrupción del transporte de los productos, precios elevados, guerra comercial entre las sociedades y disminución inevitable del potencial existente). La demandante admite que, en tales circunstancias, la convergencia de precios se concretaba en acuerdos-marco entre las compañías pero insiste en precisar que estos acuerdos dejaban intacta la posibilidad de cada compañía de apartarse de ellos, ya que no imponían obligaciones ni cláusulas para garantizar su respeto.

103 La demandante considera que los acuerdos-marco destinados a fijar el nivel de tarifas no tenían ninguna incidencia negativa sobre la competencia a través de los precios en el mercado de los servicios prestados por transbordadores entre Grecia e Italia porque tal competencia simplemente no existía. En la práctica, el marco legal y reglamentario había limitado la posibilidad de las compañías de fijar los precios en el nivel que deseasen, sobre la base de sus criterios económicos, y provocaba que el mercado de referencia fuese absolutamente transparente.

104 Para ilustrar esta conclusión, la demandante recuerda en primer lugar que, como destacó la Representación Permanente de Grecia en su escrito de 17 de mayo de 1995 a la Comisión, el Ministerio de la Marina Mercante fija las tarifas para las líneas nacionales, incluida la parte nacional de las líneas internacionales, mientras que las compañías fijan libremente las tarifas para la parte internacional de los trayectos. Además, la demandante afirma que, por lo que se refiere a las tarifas de la parte internacional de los trayectos, la Representación Permanente de Grecia

subrayó en el mismo escrito que el Ministerio de la Marina Mercante comprueba la aplicación de los precios por las compañías, con el fin de proteger los intereses nacionales de Grecia, y las anima a mantener sus tarifas en un nivel competitivo y poco elevado, de modo que, en cualquier caso, los aumentos anuales no superen los límites de la inflación. También reconoció que la libertad de las compañías para fijar sus tarifas de manera autónoma está limitada por lo dispuesto en la Ley nº 4195/1929, que, entre otras cosas, prohíbe la fijación de precios irrisorios y desproporcionados en relación con los servicios prestados. Por último, la Representación Permanente de Grecia indicó asimismo que la preocupación fundamental del Gobierno es evitar por todos los medios el hundimiento del mercado a consecuencia de una eventual guerra comercial entre las compañías que operan en dicho mercado.

105 A juicio de la demandante, de estas afirmaciones se desprende, por una parte, que el Ministerio de la Marina Mercante y la Ley nº 4195/1929 definen precios máximos y mínimos y, por otra, que las tarifas aplicadas en las líneas internacionales se ven influidas indirecta y parcialmente por las tarifas fijadas por el Estado para la parte nacional de las líneas internacionales. Pues bien, esta influencia se explica por el hecho de que la fijación de tarifas para la parte nacional de las líneas influye en la de la parte internacional de las líneas, habida cuenta de que todos los datos relevantes que se toman en consideración para fijar las tarifas correspondientes a la parte nacional de las líneas (coste unitario, coste salarial, utilización del potencial, potencial adicional disponible, etc.) son idénticos a los que se utilizan para determinar las tarifas de la parte internacional de las líneas. En consecuencia, según la demandante, cada vez que existen motivos para que el Ministerio de la Marina Mercante, con carácter preventivo, aumente las tarifas para la parte nacional de los trayectos, se impone el aumento de las tarifas correspondientes a la parte internacional de las líneas.

106 La demandante reprocha a la Comisión que no examinase realmente la cuestión que le había sometido desde los primeros momentos del procedimiento administrativo, a saber la importancia de las obligaciones de servicio público desde el punto de vista de las condiciones de competencia en el mercado entre Grecia e Italia. La demandante afirma que la Comisión se limitó a plantear a las autoridades helénicas una única cuestión fragmentaria y falaz: en qué medida este Ministerio había amenazado a las sociedades implicadas con retirarles las licencias de explotación si no acordaban entre sí tarifas aplicables en el segmento internacional de las líneas entre Grecia e Italia. Pues bien, si bien la demandante

reconoce que el Ministerio de la Marina Mercante no impuso a los armadores directamente la obligación de ponerse de acuerdo sobre las tarifas aplicadas en la parte internacional de los trayectos, considera que la Comisión debiera haber preguntado al Gobierno griego cuáles habrían sido las consecuencias de que las sociedades afectadas no hubiesen respetado las obligaciones de servicio de interés público, tal como las denomina el Gobierno griego, y las exhortaciones del Ministerio de la Marina Mercante para que las tarifas de la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia fueran reducidas y no superasen los límites de la inflación y hubiesen practicado competencia desleal. La demandante estima que su eventual incumplimiento de las obligaciones impuestas por las autoridades griegas habría provocado la retirada de las licencias de explotación de que dispone y la habría expuesto a otras consecuencias desfavorables.

107 En tales circunstancias, la demandante considera que su respeto del marco reglamentario y legal griego, de la política del Ministerio de la Marina Mercante respecto a la fijación de las tarifas del mercado entre Grecia e Italia y de las obligaciones de servicio público, así como la transparencia que reinaba en este mercado como consecuencia de ello, le hicieron perder su autonomía para fijar los precios aplicables en el mercado entre Grecia e Italia.

108 Por consiguiente, la demandante afirma que su comportamiento no puede incluirse en el ámbito de la prohibición que establece el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Alega que la apreciación jurídica de la Comisión es errónea porque parte del postulado incorrecto de que las negociaciones sobre las tarifas del transporte de pasajeros, turismos y vehículos industriales entre Grecia e Italia correspondían a la voluntad de las sociedades, cuando eran el resultado de las distintas intervenciones del Ministerio de la Marina Mercante, que podía apoyarse para ello en el marco reglamentario y legal vigente en Grecia.

109 La demandante sostiene que el caso de autos es comparable a los hechos del asunto que dio lugar a la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1996, Asia Motor France y otros/Comisión (T-387/94, Rec. p. II-961), apartado 65, en la cual el Tribunal de Primera Instancia declaró que una

empresa ha perdido su autonomía si se pone de manifiesto fundándose en indicios objetivos, pertinentes y concordantes que un comportamiento le fue impuesto unilateralmente por las autoridades nacionales mediante el ejercicio de presiones irresistibles tales como, por ejemplo, la amenaza de adopción de medidas estatales que podían ocasionarle pérdidas importantes. La demandante hace referencia asimismo a la sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada (apartados 63 a 73), en la cual el Tribunal de Justicia concluyó que el comportamiento imputado por la Comisión no estaba comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 85 del Tratado, habida cuenta del impacto de la normativa italiana sobre la competencia y estimó, en particular, que la Comisión había tenido en cuenta insuficientemente la incidencia decisiva de la normativa de que se trataba y de su aplicación sobre elementos esenciales del comportamiento imputado a las empresas afectadas y, por tanto, había prescindido de un elemento indispensable para la apreciación de las infracciones alegadas.

110 La demandante reprocha a la Comisión que no examinase en qué medida las circunstancias particulares del caso de autos hacían inaplicable el artículo 85, apartado 1, del Tratado, cuando estas circunstancias se desprendían con claridad de los escritos remitidos por las autoridades griegas a la Comisión.

111 La Comisión rechaza la afirmación según la cual en el caso de autos no se cumplen los requisitos de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado y, en particular, la idea de que esta disposición no es aplicable en el supuesto de que las empresas implicadas en la determinación de las tarifas para la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia tengan falta de autonomía.

112 Con carácter preliminar, la Comisión alega que, como reconoce la propia demandante, los factores invocados por ésta en apoyo de su tesis de la falta de autonomía no obligaron en modo alguno y de ninguna manera, ya sea en conjunto o por separado, a las sociedades implicadas a fijar de común acuerdo los precios aplicables a la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia. Ninguna disposición de naturaleza legal o reglamentaria ni la actitud de las autoridades estatales obligaron jurídicamente o de hecho a las sociedades implicadas a celebrar los acuerdos contemplados en la Decisión. La Comisión añade que estos factores no suprimieron del todo, directa ni indirectamente, la competencia por lo que se refiere a la fijación de las tarifas internacionales.

113 A continuación, la Comisión niega la supuesta falta de autonomía de las empresas que, según la demandante, es consecuencia del marco legal y reglamentario helénico, de la aplicación de la Ley nº 4195/1929 sobre competencia desleal y de las incitaciones de las autoridades helénicas a actuar de una manera determinada.

114 Por lo que respecta a la supuesta influencia de las presiones ejercidas por las autoridades públicas griegas sobre la autonomía de la demandante, la Comisión rechaza la afirmación según la cual el acuerdo controvertido se celebró a iniciativa de las autoridades griegas, que aprobaron de manera indirecta esta práctica como un modo de poner en práctica su política nacional en el mercado entre Grecia e Italia.

115 La Comisión se opone asimismo a las demás alegaciones de la demandante relativas a la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado al caso de autos.

116 En primer lugar, rechaza la alegación de la demandante según la cual, debido a una especie de «costumbre» de las sociedades de realizar negociaciones obligatorias, era imposible determinar con precisión los límites de lo que estaba autorizado en el marco de las negociaciones regulares. La Comisión afirma que, según jurisprudencia reiterada, el hecho de que la demandante fuese o no consciente de infringir el artículo 85, apartado 1, del Tratado no reviste más que una importancia menor. Basta con acreditar que sabía que el comportamiento controvertido que llevaba a cabo podía limitar la competencia (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de junio de 1983, Musique diffusion française/Comisión, asuntos acumulados 100/80 a 103/80, Rec. p. 1825, apartado 112).

117 En segundo lugar, la Comisión alega que, al contrario de lo que afirma la demandante, tuvo en cuenta efectivamente el contenido de los escritos de la Representación Permanente de Grecia y del Ministerio de la Marina Mercante

griego, a tenor de los cuales, según la demandante, las autoridades helénicas regulan esencialmente la mayoría de los parámetros de competencia distintos de los precios en la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia (considerandos 101 a 105 de la Decisión).

118 En tercer lugar, en respuesta a la alegación de que el acuerdo no tenía carácter vinculante, la Comisión recuerda que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para considerar que una restricción es constitutiva de prácticas colusorias en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, basta con que constituya la expresión fiel de la voluntad de las empresas implicadas, sin que sea necesario que este acuerdo contenga los elementos típicos de un convenio vinculante. Por lo que se refiere a la posibilidad de variación de las tarifas, los límites de las diferencias de que se trata fueron acordados en parte por las sociedades afectadas, como se desprende de las pruebas.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

119 De la jurisprudencia se desprende que los artículos 85 y 86 del Tratado sólo se refieren a los comportamientos contrarios a las normas sobre la competencia que hayan sido adoptados por las empresas por iniciativa propia (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 20 de marzo de 1985, Italia/Comisión, 41/83, Rec. p. 873, apartados 18 a 20; de 19 de marzo de 1991, Francia/Comisión, C-202/88, Rec. p. I-1223, apartado 55; de 13 de diciembre de 1991, GB-Inno-BM, C-18/88, Rec. p. I-5941, apartado 20, y de 11 de noviembre de 1997, Comisión y Francia/Ladbroke Racing, asuntos acumulados C-359/95 P y C-379/95 P, Rec. p. I-6265, apartado 33). Si una legislación nacional impone a las empresas un comportamiento contrario a la competencia, o si crea un marco jurídico que elimina por sí mismo cualquier posibilidad de comportamiento competitivo por parte de las empresas, no se aplican los artículos 85 y 86. En tal situación, la restricción de la competencia no se debe, como requieren estas disposiciones, a comportamientos autónomos de las empresas (sentencia Comisión y Francia/Ladbroke Racing, antes citada, apartado 33; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 7 de octubre de 1999, Irish Sugar/Comisión, T-228/97, Rec. p. II-2969, apartado 130, y de 30 de marzo de 2000, Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali/Comisión, T-513/93, Rec. p. II-1807, apartado 58).

120 Por el contrario, cabe aplicar los artículos 85 y 86 del Tratado si la legislación nacional deja subsistir la posibilidad de una competencia que puede ser obstaculizada, restringida o falseada por comportamientos autónomos de las empresas (sentencias del Tribunal de Justicia de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck y otros/Comisión, asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, Rec. p. 3125, apartado 126, y Comisión y Francia/Ladbroke Racing, antes citada, apartado 34; sentencias del Tribunal de Primera Instancia Irish Sugar/Comisión, antes citada, apartado 130, y Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali/ Comisión, antes citada, apartado 59).

121 Asimismo, procede recordar que la posibilidad de excluir del ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado un determinado comportamiento contrario a la competencia debido a que ha sido impuesto a las correspondientes empresas por la legislación nacional existente o porque ésta ha eliminado cualquier posibilidad de comportamiento competitivo por su parte, ha sido utilizada de forma restrictiva por los órganos jurisdiccionales comunitarios (sentencias Van Landewyck y otros/Comisión, antes citada, apartados 130 y 133; e Italia/Comisión, antes citada, apartado 19; sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1985, Stichting Sigarettenindustrie y otros/Comisión, asuntos acumulados 240/82 a 242/82, 261/82, 262/82, 268/82 y 269/82, Rec. p. 3831, apartados 27 a 29; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1996, Asia Motor France y otros/Comisión, T-387/94, Rec. p. II-961, apartados 60 y 65, y Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali/ Comisión, antes citada, apartado 60).

122 Así, cuando no existe una disposición reglamentaria obligatoria que imponga un comportamiento contrario a la competencia, la Comisión sólo puede concluir que los operadores imputados carecían de autonomía si se pone de manifiesto, sobre la base de indicios objetivos, pertinentes y concordantes, que este comportamiento les fue impuesto unilateralmente por las autoridades nacionales mediante el ejercicio de presiones irresistibles tales como la amenaza de adopción de medidas estatales que pudieran ocasionarles pérdidas importantes (sentencia Asia Motor France y otros/Comisión, antes citada, apartado 65).

123 En el caso de autos, la tesis de la demandante consiste en sostener que el marco legal y reglamentario existente en Grecia y la política llevada a cabo por el Ministerio de la Marina Mercante griego limitaron de manera decisiva la

autonomía de las compañías marítimas, en particular por lo que se refiere a la fijación de las tarifas aplicables tanto en las líneas nacionales como en la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia. La demandante considera que de esto resulta que las compañías marítimas se vieron obligadas a establecer entre ellas contactos, concertaciones y negociaciones relativas a los parámetros fundamentales de su política comercial, tales como los precios.

124 Por consiguiente, es preciso determinar si los comportamientos imputados en el caso de autos tienen su origen en la legislación nacional o en la práctica de las autoridades nacionales griegas o si por el contrario corresponden, al menos en parte, a la voluntad de la demandante y de las demás empresas que participaron en los acuerdos. Procede, por tanto, determinar si el marco legal y reglamentario y la política del Ministerio de la Marina Mercante griego tuvieron el efecto acumulativo de eliminar la autonomía de las empresas en relación con la adopción de su política de tarifas en las líneas entre Grecia e Italia y, en consecuencia, de suprimir cualquier posibilidad de comportamiento competitivo entre ellas.

125 La Marina Mercante está regulada en Grecia por el Código de Derecho público marítimo, por el Código de Derecho privado marítimo y por otras normativas particulares que contienen disposiciones relativas a la competencia desleal en los transportes marítimos, entre las cuales se encuentran la Ley nº 4195/1929, sobre competencia desleal, y la Ley nº 703/1977, sobre la libre competencia, que entró en vigor el 1 de enero de 1979 con vistas a la adhesión de la República Helénica a las Comunidades Europeas.

126 Ejerciendo las facultades que la citada legislación le atribuye, el Ministerio de la Marina Mercante griego adopta, entre otras, las siguientes medidas: a) la concesión de «licencias de explotación» para las líneas nacionales, incluida la parte nacional de los trayectos internacionales; b) la ratificación de tarifas uniformes y obligatorias para las rutas nacionales o para la parte nacional de las rutas internacionales, como la sección Patras-Igoumenitsa-Corfú; c) la aprobación anual de las rutas; d) el control de la inmovilización de los buques, con el fin de garantizar la realización de las citadas rutas obligatorias; e) la

imposición de negociaciones obligatorias entre las compañías marítimas para programar y coordinar las rutas antes de que los planes de ruta sean aprobados por el Ministerio de la Marina Mercante para el año siguiente, en el marco de nuevas negociaciones entre dicho Ministerio y las compañías.

127 Las partes están de acuerdo en que la concesión de licencias de explotación, la fijación de tarifas obligatorias, la aprobación anual de los trayectos y el control de la inmovilización de los buques por el Ministerio de la Marina Mercante griego afectan a las líneas marítimas nacionales y no a las líneas internacionales. Además, la Comisión ha precisado en sus escritos procesales, sin que la demandante lo haya negado, que la obligación de realizar trayectos regulares derivada de la licencia de explotación afecta únicamente a los buques de pabellón griego que operan exclusivamente en líneas nacionales o que operan en líneas internacionales, pero en este caso sólo les afecta por lo que se refiere a la parte nacional de los trayectos. La Comisión ha señalado asimismo, sin que la demandante lo haya negado, que las empresas tenían libertad para elegir si operaban en líneas internacionales que incluyesen o no una parte nacional, o incluso sólo en líneas exclusivamente nacionales. En consecuencia, si una empresa había escogido operar en líneas internacionales sin parte nacional no necesitaba obtener una licencia de explotación ni debía respetar los compromisos que dicha licencia lleva aparejados.

128 Por otra parte, para fijar las tarifas de las líneas nacionales, el Ministerio de la Marina Mercante pedía a las compañías marítimas que le presentasen propuestas globales para cada una de las líneas nacionales, justificando los importes propuestos sobre la base de los costes de explotación, de la inflación, de la rentabilidad de las líneas, de la frecuencia de los trayectos, etc. Posteriormente, habida cuenta de las tarifas propuestas, de su justificación y de otros criterios más generales relativos a la política global del Gobierno y después de recabar el dictamen de la Comisión de precios e ingresos del Ministerio de Hacienda griego, el Ministerio aprobaba o modificaba las propuestas, aprobación o modificación que de hecho adoptaba la forma de una fijación de las tarifas de que se trataba. Por tanto, la fijación administrativa de las tarifas para la parte nacional de las líneas correspondientes tiene impacto sobre las tarifas de la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia, en la medida en que dichas tarifas cumplen una función de precios indicativos.

129 La normativa griega en materia de competencia desleal y en particular el artículo 2 de la Ley nº 4195/1929 prohíbe «en las líneas con destino en el extranjero cualquier reducción de las tarifas de pasaje y flete que, con fines de competencia desleal, sitúe los precios en niveles irrisorios y desproporcionados en relación con una retribución razonable y justa de los servicios prestados y con las exigencias de seguridad y comodidad de los pasajeros, o en niveles inferiores a las tarifas generalmente aplicadas en el puerto de que se trate». El artículo 4 de la Ley nº 4195/1929 establece lo siguiente:

«Cuando la libertad de fijación de tarifas en las líneas con destino en el extranjero provoque competencia desleal, el Ministerio de la Marina (Dirección de la Marina Mercante) puede, además de aplicar las disposiciones de los artículos anteriores, tras recabar el dictamen del Consejo de la Marina Mercante, fijar límites inferiores y superiores a las tarifas de pasaje y flete para los servicios de transporte entre los puertos griegos y los del extranjero prestados por buques griegos de transporte de pasajeros. Quedará prohibido sobrepasar estos límites, so pena de imposición de las sanciones previstas en el artículo 3.»

130 Además, se ha alegado que el Ministerio de la Marina Mercante incitaba a las compañías marítimas a mantener las tarifas aplicables en la parte internacional de las líneas en un nivel poco elevado y a evitar que los aumentos anuales superasen la tasa de inflación así como cualquier forma de guerra comercial entre ellas, para no verse obligado a intervenir y hacer uso de las facultades que le reconoce la Ley nº 4195/1929.

131 En su escrito de 23 de diciembre de 1994, citado en el considerando 101 de la Decisión, en respuesta al escrito de la Comisión de 28 de octubre de 1994, el Ministerio de la Marina Mercante se expresó en los términos siguientes:

«[...]

Por lo que se refiere al memorándum presentado por Strintzis Lines, no tengo comentarios particulares salvo una precisión: que el Ministerio no interviene en la política de fijación de tarifas seguida por las compañías en las rutas internacionales. Sólo intervenimos en la fijación de los precios de las rutas entre puertos griegos.

Como ya les expliqué en nuestra reunión de septiembre, Grecia considera el corredor marítimo entre los puertos de su costa occidental y los puertos de la costa oriental de Italia de primordial importancia tanto para nuestro país como para la Comunidad, ya que es la única vía de comunicación directa e importante entre Grecia y el resto de la Unión Europea.

Por tanto, es de interés nacional para nosotros y de interés comunitario que los buques operen durante todo el año entre Grecia e Italia, para facilitar nuestras importaciones y exportaciones y el tráfico de pasajeros. Por otra parte, ustedes comprenderán que tenemos interés en que las tarifas aplicadas sean competitivas y también en que se fijen de modo que el coste del transporte se mantenga en un nivel poco elevado, para que nuestras importaciones y exportaciones sigan siendo competitivas en los mercados europeos.

Para responder a la pregunta específica que ustedes me han planteado, debo decir que no he visto en el memorándum de Strintzis nada que pueda llevarme a esta conclusión.

Estoy seguro de que existe un malentendido. Es impensable y absolutamente falso que el Ministerio amenace con retirar las licencias de explotación para las rutas entre puertos nacionales cuando las sociedades se niegan a ponerse de acuerdo sobre los precios aplicables en las rutas internacionales.

Como les demostrará la normativa pertinente adjunta, la licencia de explotación concedida por el Ministerio para las rutas interiores da lugar a la imposición de determinadas obligaciones (servicio durante todo el año, frecuencia de los trayectos, etc.), cuyo incumplimiento da derecho al Ministerio a retirar la licencia. Además, las tarifas se determinan mediante una orden ministerial que se adopta a intervalos periódicos. Esta normativa específica afecta a los buques de las compañías que tienen licencias de explotación para la parte nacional del trayecto entre Grecia e Italia (Patras-Igoumenitsa-Corfú) [...]»

132 Asimismo, en su escrito de 17 de marzo de 1995, citado en el considerando 103 de la Decisión, en respuesta a un escrito de la Comisión de 13 de enero de 1995, el Representante Permanente adjunto de la República Helénica ante las Comunidades Europeas se expresó en los términos siguientes:

«1. El Gobierno helénico atribuye gran importancia al desarrollo sin trabas de la ruta marítima que une los puertos de Grecia occidental (principalmente Patras, Igoumenitsa y Corfú) con los puertos italianos de Ancona, Bari, Brindisi y Trieste.

[...]

El servicio regular e ininterrumpido durante todo el año desde los puertos griegos hacia los puertos italianos y viceversa es un factor de importancia decisiva para facilitar y garantizar el desarrollo de las importaciones y exportaciones griegas, que por extensión afecta también al comercio comunitario en conjunto.

Por tanto, el interés del Gobierno helénico y más particularmente del Ministerio de la Marina Mercante, encargado de la elaboración de la política nacional de transportes marítimos, está dirigido a preservar el funcionamiento normal de la línea entre Grecia e Italia.

Así pues, calificamos los servicios ofrecidos en esta línea de servicios de interés público para nuestro país. En tales circunstancias, ustedes comprenderán que es una preocupación fundamental del Gobierno griego garantizar la viabilidad de esta línea y evitar por todos los medios una guerra de precios que pudiese obstaculizar el funcionamiento normal de nuestro comercio de exportación e importación y también el tráfico normal de vehículos y pasajeros. Insistimos en que nuestra principal preocupación es garantizar la circulación en dicha línea marítima durante todo el año y evitar que se agote el flujo debido a una guerra de precios.

2. Partiendo de estas consideraciones y de las posiciones adoptadas en consecuencia, las direcciones competentes del Ministerio griego de la Marina Mercante tomaron decisiones con el fin de regular de la manera más adecuada el problema del tráfico normal de vehículos en función del período correspondiente del año. Por consiguiente, se adoptaron medidas para que determinado número de plazas estuvieran siempre reservadas en los buques de transporte de pasajeros y de vehículos a los vehículos industriales dedicados al transporte de mercancías y que el garaje de los buques no se llenase únicamente con turismos, en particular durante los meses de verano, cuando el tráfico de pasajeros es más elevado. Así, se hizo posible mantener el flujo de mercancías y garantizar un aprovisionamiento normal de los mercados.

Asimismo, se cuida el respeto muy estricto de los planes de ruta de los buques, para evitar retrasos y también para poder regular cuestiones tales como la existencia de lugares adecuados para acoger a los buques en los puertos de destino, con el fin de garantizar su seguridad y de mejorar el servicio prestado a los pasajeros y vehículos transportados.

3. Por lo que respecta a las tarifas de flete aplicadas por las compañías navieras, precisamos que la implicación del Ministerio de la Marina Mercante, como administración responsable del control de la marina, se limita, en cuanto a los fletes de las rutas costeras, a la fijación de los precios de las operaciones de cabotaje interno. Señalamos que en las líneas internacionales, incluso en los casos en los que el trayecto incluye escalas en puertos griegos (por ejemplo Patras-Corfú-Ancona), si bien la porción de trayecto comprendida entre los puertos griegos está sometida a un baremo acordado, los precios del trayecto entre Grecia e Italia son fijados libremente por las compañías que explotan la línea. En este supuesto, es cierto que el precio total del billete con destino final en Italia se ve influido –de manera indirecta y parcial, por supuesto– por la tarifa fijada por el Estado para la parte del transporte realizada dentro de Grecia.

Por otra parte, por lo que se refiere a las tarifas de los viajes al extranjero –que, como ya hemos dicho, son libres– el Ministerio de la Marina Mercante incita a las compañías marítimas a que mantengan los precios en un nivel poco elevado y competitivo y a que eviten en cualquier caso que los aumentos anuales superen los límites de la inflación. En efecto, nuestros intereses nacionales exigen que nuestro comercio de exportación se mantenga en un nivel competitivo y que nuestras importaciones sigan siendo lo más baratas posible. A partir de ahí, las compañías tienen derecho a fijar sus tarifas siguiendo sus propios criterios comerciales y económicos.

Esta libertad está limitada por la legislación helénica si provoca competencia desleal. Más concretamente, la Ley nº 4195/1929 (cuya copia se adjunta) tiene por objeto evitar la competencia desleal entre las compañías navieras que exploten líneas entre Grecia y el extranjero y prohíbe, en particular, las tarifas irrisorias, la salida simultánea desde el mismo puerto de dos o más buques que operen en la misma línea y el incumplimiento de un servicio anunciado (a excepción de determinados supuestos de fuerza mayor — artículo 3). Cuando existe competencia desleal, el Ministerio de la Marina Mercante tiene la posibilidad de fijar tarifas mínimas y máximas (artículo 4). Dentro de este marco, incita de manera informal a las compañías a que mantengan sus tarifas en un nivel poco elevado y a que eviten que los aumentos anuales superen la inflación.

4. Las anteriores observaciones nos parecían necesarias para demostrar que la línea marítima Patras-Italia, creada por iniciativa privada sin ninguna ayuda del Estado, debe seguir funcionando sin interrupción para que los buques que operan en ella presten los servicios de interés público, como los denominamos en relación con nuestro país, ya que esta ruta marítima es la única vía de comunicación directa con los países de la Unión Europea.

5. Por último, observamos que el marco jurídico relativo a la concesión y retirada de las licencias de explotación, que, hay que señalarlo, sólo se aplica a las rutas internas de Grecia, establece que cuando la compañía no respete las obligaciones indicadas en la licencia de explotación que se le concedió (por ejemplo, cumplimiento de los servicios anunciados sin excepción, período anual de inmovilización, respeto de la frecuencia de los trayectos) el Ministerio de la Marina Mercante tiene la posibilidad de retirar esta licencia de explotación.»

133 Si bien estos dos escritos de las autoridades griegas destacan que el buen funcionamiento y la regularidad de las líneas marítimas que unen Grecia e Italia es una cuestión de importancia nacional, confirman que la celebración de acuerdos para fijar las tarifas aplicables en las líneas internacionales no está impuesta por la normativa aplicable en Grecia ni por la política llevada a cabo por las autoridades griegas.

134 Es cierto que de las precisiones realizadas por las autoridades griegas a la Comisión se desprende que una de sus preocupaciones principales era garantizar la regularidad de las comunicaciones marítimas con Italia durante todo el año y que temían los efectos nocivos que los actos de competencia desleal podían provocar, tales como una eventual guerra de precios. Asimismo, es sabido que, para evitar dichos actos, la Ley ofrece al Ministerio de la Marina Mercante las facultades de fijar tarifas mínimas y máximas. Pero no es menos cierto que ni siquiera en este supuesto sería legítima una concertación sobre los precios, ya que cada empresa sería libre para decidir sus precios, de manera autónoma, dentro del margen de los límites superior e inferior correspondientes. Además, las precisiones contenidas en los escritos examinados *supra* confirman que los precios en las

líneas marítimas entre Grecia e Italia son fijados libremente por las compañías que explotan dichas líneas. Adicionalmente, de estas declaraciones se deduce de manera innegable que, para garantizar la competitividad de las exportaciones helénicas y el carácter razonable de los precios de las importaciones en este país, el Ministerio de la Marina Mercante incitó a las compañías marítimas no a aumentar los precios concertándose entre sí, sino únicamente a mantener sus precios en un nivel poco elevado y competitivo y a evitar en cualquier caso que los aumentos anuales superasen los límites de la inflación.

135 De lo anterior se desprende que cada una de las compañías marítimas que operaban en las citadas líneas gozaba de una autonomía notoria para determinar su política de precios y que, en consecuencia, estas compañías siempre estuvieron sometidas a las normas sobre la competencia. Dichos escritos ponen de manifiesto que para las autoridades griegas la plena aplicación de las normas sobre la competencia y, por tanto, de la prohibición de los acuerdos sobre precios derivada del artículo 85, apartado 1, del Tratado no impedía jurídicamente ni de hecho a las compañías marítimas cumplir la función que les había confiado el Gobierno griego. Por consiguiente, el hecho de que, en su escrito de 17 de marzo de 1995, la Representación Permanente de la República Helénica califique las rutas entre Grecia e Italia de «servicios de interés público» carece de relevancia a efectos de la aplicación del artículo 85 del Tratado. Por idénticas razones no es necesario examinar si la Comisión se opone acertadamente al argumento de que las empresas afectadas por la Decisión deben ser consideradas en Derecho comunitario «empresas encargadas de la gestión de un servicio de interés económico general» en el sentido del artículo 90, apartado 2, del Tratado CE (actualmente artículo 86 CE, apartado 2).

136 La información contenida en los escritos de que se trata confirma que la demandante no puede ampararse en una supuesta concurrencia acumulativa de parámetros que influyeran en las tarifas aplicables a la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia y que tuvieran el efecto de limitar la autonomía de las empresas para planificar y determinar su política de tarifas. Confirma que el Ministerio de la Marina Mercante griego sólo se inmiscuía en la política de fijación de tarifas aplicada por las compañías en las líneas internacionales para incitarlas informalmente a mantener sus tarifas en un nivel poco elevado y a evitar que los aumentos anuales de las tarifas superasen la inflación. Ante tal actitud de

las autoridades griegas, en el mercado subsistía de manera evidente la posibilidad de una competencia que podía ser obstaculizada, restringida o falseada por comportamientos autónomos de las empresas.

137 Procede añadir que la Ley nº 4195/1929 no contiene una prohibición de reducción de las tarifas aplicables en las líneas internacionales. Si bien esta Ley, que tiene por objeto evitar cualquier competencia desleal entre las compañías navieras que operan en las líneas que unen los puertos griegos con puertos extranjeros, prohíbe entre otras cosas la reducción de las tarifas hasta niveles irrisorios, la salida simultánea desde el mismo puerto de dos o más buques que operen en la misma línea y el incumplimiento del trayecto anunciado (a excepción de los supuestos de fuerza mayor) (artículo 2), no priva a las empresas incriminadas de «cualquier margen de autonomía». Por el contrario, confirma que cada empresa es en principio libre de determinar su política de tarifas como desee, siempre que no realice ningún acto de competencia desleal. No cabe en modo alguno interpretar que la prohibición de los actos de competencia desleal obligue a las empresas de que se trata a celebrar acuerdos destinados a fijar las tarifas aplicables en las líneas internacionales. Como no existe una disposición reglamentaria obligatoria que imponga un comportamiento contrario a la competencia, la demandante sólo puede alegar su falta de autonomía si invoca indicios objetivos, pertinentes y concordantes que acrediten que este comportamiento les fue impuesto unilateralmente por las autoridades griegas mediante el ejercicio de presiones irresistibles tales como, por ejemplo, la amenaza de adopción de medidas estatales que pudieran ocasionarles pérdidas considerables.

138 Pues bien, las indicaciones contenidas en los escritos de las autoridades griegas antes mencionados prueban que éstas no adoptaron en modo alguno una medida o una práctica que pueda calificarse de «presión irresistible» sobre las compañías marítimas para que celebrasen acuerdos relativos a las tarifas. En consecuencia, la demandante no puede afirmar que las empresas de que se trata se veían privadas de cualquier margen de autonomía en la definición de su política de tarifas y que el comportamiento contrario a la competencia imputado por la Comisión les fue impuesto por la normativa nacional existente o por la política llevada a cabo por las autoridades griegas.

139 Por lo que se refiere a la incitación del Ministerio de la Marina Mercante para que las compañías marítimas mantuviesen tarifas poco elevadas en las líneas internacionales y sus aumentos anuales no superasen los límites de la inflación, si bien el escrito del Ministerio de la Marina Mercante se refiere a una «incitación» informal, no menciona en modo alguno una «imposición unilateral» por su parte. En consecuencia, las sociedades tenían la posibilidad de oponerse a la incitación informal de que se trataba, sin exponerse por ello a la amenaza de adopción de ninguna medida estatal. Por lo demás, el Ministerio griego niega formalmente que pudiera amenazar con retirar las licencias de explotación para las líneas nacionales si las sociedades no alcanzaban un acuerdo sobre las tarifas aplicables en las líneas internacionales, como se desprende de su escrito de 23 de diciembre de 1994.

140 En cuanto al parámetro basado en la capacidad del Ministerio de la Marina Mercante griego, en virtud de lo dispuesto en la Ley nº 4195/1929, de fijar en caso de competencia desleal precios mínimos y máximos para evitar una guerra de precios, procede señalar que la citada Ley no priva a las empresas incriminadas de «cualquier margen de autonomía», sino que les da cierta libertad para determinar su política de tarifas siempre que no cometan actos de competencia desleal. En efecto, según el artículo 4 de dicha Ley, el Ministerio de la Marina Mercante sólo tiene derecho a fijar límites inferiores y superiores para las tarifas de que se trata cuando la libertad de que gozan las empresas de fijar de manera autónoma las tarifas en las líneas con destino en el extranjero provoque actos de competencia desleal.

141 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar este motivo por infundado.

Sobre el tercer motivo, basado en la motivación insuficiente de la Decisión

Alegaciones de las partes

142 La demandante reprocha a la Comisión que motivase de manera insuficiente la Decisión en relación con varios argumentos que presentó durante el procedimiento administrativo.

143 En primer lugar, estima que la Decisión incurre en falta de motivación ya que la Comisión no expresó opinión alguna respecto al impacto de las obligaciones de servicio público sobre el grado de autonomía de las empresas afectadas para fijar las tarifas aplicables a la parte internacional de los trayectos. En particular, censura que la Comisión no examinase en qué medida el marco reglamentario y legal griego, las incitaciones de las autoridades griegas y las obligaciones de servicio público de las empresas afectadas eran factores que hacían inaplicable el artículo 85, apartado 1, del Tratado. En segundo lugar, la demandante afirma que la Decisión no indica los motivos por los cuales la Comisión ignoró las observaciones presentadas por la demandante en relación con la confirmación por los escritos de la Representación Permanente de Grecia y del Ministerio de la Marina Mercante griego del impacto de los citados factores sobre la autonomía de las empresas afectadas. En tercer lugar, la Comisión no motivó suficientemente las razones por las cuales debían desestimarse o ignorarse los argumentos de la demandante respecto a la inaplicabilidad del artículo 85, apartado 1, del Tratado a los hechos del caso de autos.

144 La demandante admite que la Comisión no estaba obligada a reproducir en la Decisión todos los argumentos presentados por las empresas afectadas pero alega que, según la jurisprudencia, debe no obstante exponer los hechos y las consideraciones jurídicas que revisten una importancia esencial en el sistema de la Decisión (sentencia Asia Motor France y otros/Comisión, antes citada, apartado 104) y que tienen relación directa con el asunto (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, Chemie Linz/Comisión, T-15/89, Rec. p. II-1275, apartado 328). En el caso de autos, la demandante estima que ha demostrado que las consideraciones relativas a las obligaciones de servicio público impuestas por el Ministerio de la Marina Mercante revisten una importancia esencial en el sistema del asunto. Sin embargo, ni siquiera fueron mencionadas en la Decisión (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1995, Publishers Association/Comisión, C-360/92 P, Rec. p. I-23).

145 La Comisión estima que la motivación de la Decisión otorga a la demandante la posibilidad de verificar su fundamento. Considera que en la Decisión definió ampliamente su postura respecto a los argumentos de la demandante mencionados anteriormente, citando de manera explícita los elementos en los que se basaba.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

146 Como admite la propia demandante, la Comisión no está obligada a reproducir en su decisión todos los argumentos presentados por las partes. No obstante, debe exponer los hechos y las consideraciones jurídicas que revisten una importancia esencial en el sistema de la Decisión (sentencias Asia Motor France y otros/ Comisión, antes citada, apartado 104, y Chemie Linz/Comisión, antes citada, apartado 328).

147 Pues bien, al contrario de lo que afirma la demandante, de los considerandos 98 a 108 de la Decisión resulta que la Comisión definió ampliamente su postura respecto a los argumentos de la demandante relativos al impacto de las obligaciones de servicio público sobre el grado de autonomía de las empresas afectadas y, por tanto, respecto a la cuestión de la aplicabilidad del artículo 85, apartado 1, del Tratado a los hechos del caso de autos. Asimismo, se desprende de los considerandos 101, 103, 105, 106 y 108 de la Decisión que la Comisión se refirió de manera concreta a los escritos de las autoridades griegas citados por la demandante.

148 La demandante tampoco puede afirmar que sus argumentos sobre las obligaciones de servicio público impuestas por el Ministerio de la Marina Mercante fueran ignorados. Si bien la existencia de tales obligaciones podía resultar importante en el sistema del asunto, no constituía más que uno de los diversos elementos citados por la demandante para probar la falta de autonomía de las empresas afectadas derivada del marco legal y reglamentario y de la política llevada a cabo por las autoridades griegas. Pues bien, es necesario declarar que la postura de la Comisión respecto a esta cuestión se expuso efectivamente en los considerandos 98 a 108 de la Decisión y, más concretamente, se aludió expresamente al argumento basado en la existencia de obligaciones de servicio público en el considerando 99 de la Decisión al exponer las respuestas de la Comisión al argumento basado en la pérdida de autonomía de las empresas afectadas. En tales circunstancias, la demandante no puede afirmar que la Comisión no motivó de

manera suficiente la Decisión al no haber dado una respuesta precisa al argumento basado en las obligaciones de servicio público. Por último y en cualquier caso, como destaca la Comisión, la demandante no puede reprocharle que no analizase estos argumentos con mayor detalle, dado que las obligaciones de servicio público de que se trata no afectan a la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia.

149 Por tanto, procede desestimar este motivo por infundado.

II. *Sobre las pretensiones subsidiarias destinadas a obtener la reducción del importe de la multa*

150 En apoyo de sus pretensiones destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa impuesta, la demandante alega que, al determinar el importe de la multa que se le impuso, la Comisión apreció de manera errónea tanto la gravedad como la duración de la infracción, lo que produjo una violación del principio de proporcionalidad.

A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la gravedad de la infracción

Alegaciones de las partes

151 La demandante sostiene que el importe de la multa que se le impuso es desproporcionado, ya que la Comisión no apreció determinados factores relativos a la gravedad de la infracción. Suponiendo que la infracción existiese, la demandante la considera de menor importancia a efectos de las Directrices para el

cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA (DO 1998, C 9, p. 3; en lo sucesivo, «Directrices») debido a las repercusiones limitadas o incluso nulas del acuerdo de que se trata y a su escaso alcance geográfico.

152 En primer lugar, la demandante alega que la Comisión no tuvo suficientemente en cuenta el marco normativo griego y la presión ejercida por el Ministerio de la Marina Mercante griego, cuando, según la jurisprudencia, un impacto significativo del marco normativo nacional sobre un mercado constituye una circunstancia atenuante (sentencias Stichting Sigarettenindustrie y otros/Comisión, antes citada, apartados 94 y 96, y Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada, apartados 618 a 620). En el presente asunto, la Comisión no se interesó por el examen de los límites dentro de los cuales las sociedades podían competir entre sí ni por la forma que esta competencia adoptaba en el mercado de que se trataba. Por último, la demandante reprocha a la Comisión que no tomase en consideración el hecho de que en el caso de autos los descuentos constituían el único ámbito en el que podía existir competencia, circunstancia que el Tribunal de Justicia criticó en la sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada (apartados 70 y 71).

153 En segundo lugar, la demandante afirma que no se produjo perjuicio alguno para los consumidores, como corrobora el hecho de que la Comisión no reprochase a las sociedades afectadas ningún aumento de tarifas inadmisible. Por el contrario, la prestación regular e ininterrumpida de servicios hacia los destinos de que se trataba a precios muy bajos y con buques muy modernos y seguros benefició más bien a los usuarios.

154 En tercer lugar, a juicio de la demandante, existe una contradicción en el hecho de que se la acuse de una infracción grave del Derecho comunitario por haber participado en una práctica que, según el Gobierno griego, realiza uno de los objetivos de la Comunidad, a saber la promoción y el desarrollo del comercio intracomunitario.

155 La demandante sostiene que la Comisión no respetó las Directrices al calificar de grave la infracción de que se trata cuando no reúne ninguno de los elementos de la definición de las infracciones graves contenida en las Directrices. Recuerda que, con arreglo a dichas Directrices, las infracciones graves son por lo general restricciones horizontales o verticales de la misma naturaleza que las infracciones leves, pero cuya aplicación es más rigurosa, cuyas repercusiones en el mercado son más amplias y que pueden surtir sus efectos en amplias zonas del mercado común. Puede tratarse también de abusos de posición dominante, tales como las denegaciones de venta, las discriminaciones, las exclusiones, los descuentos de fidelidad concedidos por una empresa en posición dominante para excluir a los competidores del mercado, etc. Pues bien, la demandante sostiene que en el caso de autos la infracción supuestamente cometida por las empresas no se aplicó de manera rigurosa, no tuvo amplias repercusiones en el mercado, no surtió sus efectos en amplias zonas del mercado y no consistió en un abuso de posición dominante.

156 Por último, la demandante alega que no era consciente del carácter ilegal de su conducta, ya que, debido a la intervención y a la incitación del Gobierno griego en favor de las distintas prácticas imputadas, las sociedades implicadas no podían imaginarse que su comportamiento fuese ilegal.

157 La Comisión rechaza estas alegaciones.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

1. Consideraciones generales

158 En el caso de autos, ha quedado acreditado que el método utilizado por la Comisión para determinar la multa impuesta a la demandante es el método general de cálculo del importe de las multas expuesto en las Directrices, que son

asimismo aplicables a las multas impuestas con arreglo al artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86. Debe señalarse también que la demandante no niega la aplicabilidad de dichas Directrices en el caso de autos.

159 A tenor del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, «la Comisión podrá, mediante una decisión, imponer a las empresas o asociaciones de empresas multas de mil [euros] como mínimo y de un millón de [euros] como máximo; este último importe podrá aumentarse hasta un 10 % de la cifra de ventas realizada en el curso del ejercicio social anterior por cada una de las empresas que hubieren participado en la infracción si, deliberadamente o por negligencia [...] hubieren cometido una infracción de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 [...] del Tratado». En la misma disposición se establece que «para determinar el importe de la multa se habrá de tomar en cuenta, además de la gravedad de la situación, la duración de la misma».

160 Pues bien, las Directrices disponen en su punto 1, párrafo primero, que para calcular el importe de las multas el importe de base se determinará en función de la gravedad y la duración de la infracción, únicos criterios que figuran en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86.

161 Con arreglo a las Directrices, la Comisión toma como punto de partida para calcular las multas un importe determinado en función de la gravedad de la infracción. Al evaluar la gravedad de la infracción ha de tomarse en consideración su naturaleza, sus repercusiones concretas sobre el mercado, siempre y cuando se puedan determinar, y la dimensión del mercado geográfico afectado (punto 1 A, párrafo primero). En este marco, las infracciones se clasifican en tres categorías, a saber, las «infracciones leves», para las que el importe de las multas previstas está comprendido entre 1.000 euros y 1 millón de euros, las «infracciones graves», para las que el importe de las multas previstas puede variar entre 1 millón y 20 millones de euros, y las «infracciones muy graves», para las que el importe de las multas previstas excede de 20 millones de euros (punto 1 A, guiones primero a tercero).

162 A continuación, en el ámbito del trato diferenciado que debe aplicarse a las empresas, las Directrices establecen que, dentro de cada una de las categorías de infracciones citadas, y sobre todo cuando se trate de infracciones graves y muy graves, la escala de las sanciones permite diferenciar el trato que ha de aplicarse a las empresas en función de la naturaleza de las infracciones cometidas (punto 1 A, párrafo tercero). Por otro lado, es necesario tomar en consideración la capacidad económica efectiva de los autores de la infracción para infligir un daño importante a los demás operadores, sobre todo a los consumidores, y fijar un importe que dote a la multa de un carácter lo suficientemente disuasorio (punto 1 A, párrafo cuarto). Puede tenerse en cuenta, además, el hecho de que las empresas grandes disponen casi siempre de los recursos suficientes para contar con conocimientos jurídicos y económicos que les permiten apreciar mejor la ilegalidad de su comportamiento y las consecuencias que se derivan de dicha ilegalidad desde el punto de vista del Derecho de la competencia (punto 1 A, párrafo quinto).

163 Dentro de cada una de las tres categorías antes definidas, en los casos que impliquen a varias empresas, como los cárteles, puede resultar conveniente ponderar los importes fijados, para tomar en consideración el peso específico y, por tanto, las repercusiones reales del comportamiento ilícito de cada empresa sobre la competencia, sobre todo cuando existe una disparidad considerable en cuanto a la dimensión de las empresas responsables de una infracción de la misma naturaleza, y para adaptar en consecuencia el importe de partida general en función del carácter específico de cada empresa (punto 1 A, párrafo sexto).

164 En cuanto al criterio relativo a la duración de la infracción, las Directrices distinguen entre infracciones de corta duración (en general, inferior a un año), en las que no procede aumentar el importe de partida correspondiente a su gravedad; infracciones de mediana duración (en general, de uno a cinco años), en las que dicho importe puede aumentarse hasta en un 50 %, e infracciones de larga duración (en general, más de cinco años), en las que dicho importe puede incrementarse hasta en un 10 % por cada año (punto 1 B, párrafo primero, guiones primero a tercero).

165 A continuación, las Directrices recogen, a título de ejemplo, una lista de circunstancias agravantes y atenuantes que pueden tenerse en cuenta para aumentar o disminuir el importe de base y, después, se remiten a la Comunicación de 18 de julio de 1996 relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe (DO C 207, p. 4).

166 A modo de observación general, las Directrices precisan que el resultado final del cálculo de la multa con arreglo a este modelo (importe de base más porcentajes de incremento o reducción) en ningún caso puede rebasar el 10 % del volumen de negocios mundial de las empresas, de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 [punto 5, letra a)]. En ellas se dispone además que, en función de las circunstancias y tras haber efectuado los cálculos descritos anteriormente, para adaptar en última instancia los importes de las multas previstos será preciso tomar en consideración una serie de datos objetivos, como el contexto económico específico, la ventaja económica o financiera que puedan haber obtenido los autores de la infracción, las características específicas de las empresas en cuestión y su capacidad contributiva real en un contexto social específico [punto 5, letra b)].

167 De todo ello se deduce que, siguiendo el método expuesto en las Directrices, el cálculo de las multas continúa realizándose en función de los dos criterios mencionados en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, a saber, la gravedad y la duración de la infracción, al tiempo que se respeta el límite máximo proporcional al volumen de ventas de cada empresa previsto en dicha disposición. Por consiguiente, las Directrices no van más allá del marco jurídico de las sanciones tal y como lo establece dicha disposición (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de marzo de 2002, LR AF 1998/Comisión, T-23/99, Rec. p. II-1705, apartados 231 y 232).

2. Sobre la procedencia de esta parte del motivo

168 Como se ha recordado, en las Directrices los cárteles se clasifican, en principio, entre las infracciones muy graves, calificación que se encuadra perfectamente en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia según

la cual este tipo de infracción forma parte de las restricciones de la competencia más graves, especialmente cuando las prácticas colusorias tienen por objeto la fijación de los precios.

169 Pues bien, en lo que atañe al caso de autos y a la situación de la demandante, de los considerandos 147 a 150 de la Decisión resulta que, si bien la Comisión señaló (considerando 147 de la Decisión) que «un acuerdo mediante el cual algunas de las empresas de transbordadores roll-on roll-off más importantes del mercado de referencia pactan los precios del transporte de pasajeros y flete constituye, por su propia naturaleza, una infracción muy grave del Derecho comunitario», en realidad sólo consideró la infracción de que se trata como una infracción grave (considerando 150 de la Decisión). Llegó a esta disminución del grado de gravedad después de haber observado que «no obstante, la infracción produjo una limitada repercusión en el mercado» y que, como «el Gobierno griego incitó durante dicho período a las empresas a que mantuviesen los incrementos de precios en consonancia con los porcentajes de inflación», «las tarifas se mantuvieron en uno de los niveles más bajos del mercado común del transporte marítimo entre Estados miembros» (considerando 148 de la Decisión). Además, la Comisión tuvo en cuenta que «los efectos de la infracción se limitaron a una parte del mercado común, a saber, a tres de las rutas del mar Adriático», un mercado considerado pequeño en comparación con otros mercados de la Unión Europea (considerando 149 de la Decisión).

170 Se desprende de lo anterior que la Comisión actuó acertadamente al calificar de grave la infracción en la Decisión.

171 Debe desestimarse asimismo la alegación basada en la influencia ejercida por el marco legal y reglamentario griego. Al examinar el segundo motivo se ha declarado que, en el caso de autos, el contexto legislativo y el comportamiento de las autoridades griegas no impedían la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado dado que las empresas conservaban un margen de maniobra para definir

su política de tarifas. Por consiguiente, la mención de la solución dada por el Tribunal de Justicia al problema de falta de competencia residual en la sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada, carece de pertinencia en el presente asunto. A continuación, por lo que se refiere al citado contexto particular, basta con señalar, como hace la Comisión, que ésta lo tuvo en cuenta efectivamente como circunstancia atenuante. En efecto, del considerando 163 de la Decisión se desprende que la Comisión estimó que la práctica habitual en Grecia de fijar las tarifas nacionales mediante consulta con todos los operadores del país y la posterior decisión del Ministerio de la Marina Mercante pudieron crear alguna duda entre las empresas griegas que también operaban en rutas nacionales en cuanto a si las consultas relativas a la fijación de precios en la ruta internacional constituía realmente una infracción. Estas consideraciones justificaron una reducción del 15 % de la multa impuesta a todas las empresas. Por los mismos motivos, la demandante no puede reprochar a la Comisión que ignorase la circunstancia de que no tenía consciencia del carácter ilegal de su conducta.

172 Por lo que respecta al argumento según la cual las prácticas colusorias de que se trata no causaron perjuicio alguno a los consumidores ya que no se produjo ningún aumento inadmisible de las tarifas y la infracción no tuvo más que una repercusión limitada en el mercado, debe observarse, al contrario de lo que afirma la demandante, que dicho argumento sí fue tomado en consideración por la Comisión, como resulta de los considerandos 148 y 149 de la Decisión. En el considerando 148, declaró que «la infracción produjo una limitada repercusión en el mercado» y que, como «el Gobierno griego incitó durante dicho período a las empresas a que mantuviesen los incrementos de precios en consonancia con los porcentajes de inflación», «las tarifas se mantuvieron en uno de los niveles más bajos del mercado común del transporte marítimo entre Estados miembros». Además, la Comisión tuvo en cuenta que «los efectos de la infracción se limitaron a una parte del mercado común, a saber, a tres de las rutas del mar Adriático», un mercado considerado pequeño en comparación con otros mercados de la Unión Europea (considerando 149 de la Decisión). Precisamente por tener en cuenta dichas circunstancias la Comisión disminuyó el grado de gravedad de la infracción, calificando los hechos como infracción grave en lugar de infracción muy grave, como podría haber hecho con arreglo a las Directrices.

173 Además, puesto que se ha acreditado que la demandante cometió una infracción grave del Derecho de la competencia al participar en prácticas colusorias con sus competidores, no puede afirmar que participó en una práctica que, a juicio del Gobierno griego, perseguía los objetivos de la Comunidad. No cabe cumplir el objetivo del desarrollo del comercio intracomunitario a través de medios formalmente prohibidos por las disposiciones del Tratado.

174 Resulta de lo anterior que debe desestimarse esta parte del motivo.

B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la duración de la infracción

Alegaciones de las partes

175 La demandante se opone a la apreciación de la duración de la infracción realizada por la Comisión y sostiene que no se celebró ningún acuerdo sobre precios para los años 1987, 1988 ni 1989. Por lo que respecta al año 1987, la demandante afirma que la Comisión no dispone de ninguna prueba de un eventual acuerdo sobre la política de tarifas. Las negociaciones que se produjeron entre las sociedades en 1987, en las que admite haber participado, se referían exclusivamente a las tarifas para el año 1988. En cuanto a los años 1988 y 1989, la demandante alega que las negociaciones no dieron lugar a un baremo común de precios para el transporte de pasajeros, como confirma el hecho de que las tarifas que publicó para aquellos años difirieran de los publicados por las demás sociedades.

176 La Comisión recuerda la jurisprudencia según la cual la adhesión a acuerdos de fijación de precios constituye por sí sola una infracción del artículo 85, apartado 1,

del Tratado y alega que la participación de la demandante en las consultas relativas a las tarifas para los años 1987, 1988 y 1988 está acreditada por los documentos mencionados en los considerandos 9, 10 y 12 de la Decisión. Por último, pone de manifiesto que la prohibición de un acuerdo no depende del grado de éxito en su aplicación.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

177 En el presente asunto, las alegaciones formuladas por la demandante en relación con la apreciación de la duración de la infracción a efectos de la determinación del importe de la multa equivalen a cuestionar las pruebas presentadas por la Comisión respecto a la existencia y al alcance de la infracción. En efecto, la demandante se opone a la apreciación de la duración de la infracción realizada por la Comisión porque, a su juicio, no se celebró ningún acuerdo sobre tarifas para los años 1987, 1988 ni 1989. Por tanto, es necesario examinar si las pruebas relativas a los años 1987, 1988 y 1989 (considerandos 9 a 12 de la Decisión) son suficientes para demostrar la existencia de prácticas colusorias como las declaradas por la Comisión y la participación de la demandante en éstas durante el citado período.

178 A este respecto, de la descripción de hechos expuesta en los considerandos 9 a 12 de la Decisión, que no ha sido impugnada por la demandante, y en particular del télex de 15 de marzo de 1989, citado por la Comisión, resulta que Minoan intentó convencer a Anek de que participase en el acuerdo celebrado el 18 de julio de 1987 con las demás sociedades incriminadas que explotaban esta línea, entre las cuales se encontraba la demandante, y que, ante las dudas de Anek sobre si sumarse al acuerdo, las demás empresas (Minoan, Karageorgis, Marlines y la demandante) decidieron aplicar de manera colectiva, a partir del 26 de junio de 1989, las mismas tarifas que aplicaba Anek a los vehículos industriales. Además, un télex de 22 de junio de 1989 prueba que Minoan notificó a Anek esta decisión. Se desprende de ello que la Comisión podía estimar que el contenido de este télex demostraba no sólo que existía un acuerdo, sino también que la demandante formaba parte de él.

179 La demandante afirma que no existe prueba de las prácticas colusorias respecto al año 1987, ya que las negociaciones que se produjeron entre las sociedades en 1987, en las que admite haber participado, se referían sólo a las tarifas del año 1988. Sin embargo, debe señalarse que, como destaca la Comisión en la Decisión (considerando 9), el autor del télex de 15 de marzo de 1989 indicó lo siguiente: «La política de precios para 1988, acordada con los demás interesados, fue aprobada el 18 de julio de 1987, como viene siendo habitual.»

180 En cuanto a los años 1988 y 1989, la demandante admite que las negociaciones en materia de tarifas se celebraron efectivamente. Pues bien, al contrario de lo que afirma la demandante, el hecho de que estas negociaciones no diesen lugar a un baremo común para las tarifas de transporte de pasajeros carece de pertinencia a efectos de determinar si se produjo una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado, cuando el objeto contrario a la competencia de las prácticas colusorias de que se trata ha quedado acreditado como en el caso de autos.

181 Además, por lo que respecta a tomar en consideración la falta de aplicación real del acuerdo litigioso por sus miembros, la Comisión lo hizo al calcular la multa, como se ha señalado anteriormente.

182 Resulta de lo anterior que debe desestimarse esta parte del motivo.

C. Sobre la tercera parte del motivo, basada en la violación del principio de proporcionalidad en la determinación del importe de la multa

Alegaciones de las partes

183 La demandante afirma que la Comisión violó el principio de proporcionalidad porque le impuso una multa desmesurada en relación con la naturaleza de la infracción y habida cuenta de las obligaciones de servicio público a las que estaba sujeta, de la intervención de Ministerio de la Marina Mercante y de las repercusiones limitadas de los acuerdos controvertidos.

184 La demandante pone de manifiesto que la multa que se le impuso corresponde al 2,6 % de su volumen de negocios mundial, porcentaje que estima muy elevado a la luz de la infracción de que se trata y en relación con otros asuntos anteriores. Señala además que la multa finalmente impuesta por la Comisión asciende al 115 % del importe de base, lo que considera particularmente elevado teniendo en cuenta el número de circunstancias atenuantes que, aunque existieron en el caso de autos, no fueron tomadas en consideración por la Comisión. En efecto, la demandante alega que la Comisión debiera haberle aplicado porcentajes de reducción de la multa más elevados debido a que colaboró con ella durante el procedimiento administrativo y a que se encontraba en una situación de incertidumbre respecto a la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado y habida cuenta del marco legal y reglamentario griego, de sus obligaciones de servicio público y de la intervención del Ministerio de la Marina Mercante en las líneas entre Grecia e Italia.

185 Por último, la demandante reprocha a la Comisión que no tuviese en cuenta otros motivos de reducción de la multa, tales como el hecho de que la infracción no fuese producto de una voluntad independiente, la falta de acuerdo para el año 1987 y la aplicación de un programa de cumplimiento de las normas sobre la competencia. A este respecto, invoca la sentencia PVC II, antes citada (apartado 1162).

186 La Comisión estima que la demandante no ha indicado los motivos por los cuales la multa impuesta era desproporcionada en relación con la gravedad y la duración de la infracción y recuerda que las circunstancias atenuantes aducidas por la demandante ya se apreciaron en la Decisión (considerandos 110, 148 y 149).

187 La Comisión afirma que no puede aceptarse la alegación de que el carácter desproporcionado de la multa se desprende del trato otorgado a otras sociedades que cometieron infracciones más graves, ya que la determinación del importe de las multas no obedece a ningún «cálculo matemático».

188 Por lo que se refiere al programa de cumplimiento del Derecho de la competencia invocado por la demandante, la Comisión afirma que no cambia nada en la realidad de la infracción cuya existencia se ha declarado en el presente asunto. Además, la Comisión destaca que tuvo en cuenta que la demandante no cuestionó los hechos sobre los cuales se basan las imputaciones contempladas en la Decisión y añade que realizó una disminución de la multa.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

189 Procede examinar si la multa impuesta a la demandante era desproporcionada en relación con la gravedad y con la duración de la infracción imputada.

190 Con carácter preliminar, debe señalarse que, por haber participado en prácticas colusorias de larga duración calificadas acertadamente como infracción grave, a la demandante se le impuso una multa de 1.500.000 ecus, que corresponde al 2,6 % de su volumen de negocios mundial, como ella misma ha destacado. La multa finalmente impuesta a la demandante por la Comisión asciende al 115 % del importe de base.

191 Por lo que se refiere a la gravedad de la infracción, al examinar la primera parte del motivo se ha declarado que la demandante no tenía fundamento para invocar una apreciación errónea de la gravedad de la infracción.

192 Por lo que respecta a la apreciación de la duración de la infracción, debe señalarse que las Directrices disponen que las infracciones con una duración superior a cinco años deben considerarse infracciones de larga duración y que este tipo de infracciones justifican que se aplique un incremento que puede alcanzar por cada año el 10 % del importe determinado en función de la gravedad de la infracción.

193 En el caso de autos, del considerando 153 de la Decisión se desprende que la Comisión estimó que, por lo que respecta a la demandante y a Minoan, la infracción comenzó a más tardar el 18 de julio de 1987 y duró hasta julio de 1994, fecha en la que la Comisión realizó sus inspecciones, es decir que la duración de la infracción fue de siete años, y que esta infracción fue considerada por la Comisión «de larga duración» en los casos de la demandante, Minoan y Karageorgis y «de mediana duración» por lo que se refiere a las demás compañías (considerando 155 de la Decisión). La Comisión estimó que estas consideraciones justificaban «un incremento de las multas en un 10 % por cada año de infracción» por lo que respecta a la demandante y a Minoan, es decir un incremento del 70 % (considerando 156 de la Decisión). En lo que atañe a las demás empresas, la Comisión incrementó el importe de la multa un 20 % para Marlines y entre un 35 % y un 55 % para los demás operadores. El cuadro 2 muestra los porcentajes de incremento aplicados a las distintas compañías.

194 Por tanto, y dado que las Directrices disponen que las infracciones con una duración superior a cinco años deben considerarse infracciones de larga duración y que este tipo de infracciones justifican que se aplique un incremento que puede alcanzar por cada año el 10 % del importe determinado en función de la gravedad de la infracción, la demandante no puede afirmar que fuera víctima de una violación del principio de proporcionalidad en la determinación de la duración de la infracción en la que participó.

195 Procede añadir, a continuación, que, al contrario de lo que sostiene la demandante, todas las circunstancias atenuantes invocadas por la demandante fueron efectivamente tomadas en consideración en la Decisión.

196 De los considerandos 162 a 164 de la Decisión se desprende que la Comisión tuvo en cuenta varias circunstancias atenuantes respecto a las empresas destinatarias.

197 En primer lugar, como ya se ha recordado (considerando 163 de la Decisión), la Comisión estimó que pudo crearse alguna duda entre las compañías griegas que también operaban en rutas nacionales en cuanto a si las consultas sobre las tarifas aplicables a la parte internacional de las rutas marítimas constituían o no una infracción. Estas circunstancias justificaron una reducción del 15 % de la multa impuesta a todas las compañías.

198 En segundo lugar (considerando 164 de la Decisión), la Comisión tuvo en cuenta que Marlines, Adriatica, Anek y Ventouris Ferries se habían limitaron a seguir al cabecilla de la infracción y estimó que esta circunstancia justificaba una reducción del 15 % de la multa impuesta a estas cuatro compañías. La demandante no puede afirmar que tiene derecho a esta reducción ya que no se limitó a seguir al cabecilla de la infracción, como demuestra el conjunto de las pruebas citadas en la Decisión.

199 En tercer lugar, procede recordar que en el considerando 169 de la Decisión la Comisión señaló que se aplicó una reducción del 20 % de las multas a todas las compañías, entre las cuales se encontraba la demandante, debido a que no habían negado los hechos expuestos por la Comisión en su pliego de cargos. Por tanto, la demandante no puede sostener que su colaboración con la Comisión no se tuvo en cuenta en la determinación del importe de la multa ni que debiera haberse tenido más en cuenta, a falta de cualquier elemento que precise la naturaleza y el alcance de la supuesta colaboración.

200 La demandante tampoco puede reprochar a la Comisión que no le aplicase una reducción adicional del importe de la multa basada en la supuesta ignorancia completa de la ilegalidad de su conducta, dado que la confusión creada por el marco legislativo y por la política de las autoridades griegas en relación con el tráfico interior sí se tuvo en cuenta y debido a ello se aplicó a las empresas una reducción del 15 % (considerando 163 de la Decisión).

201 Por último, no puede acogerse la alegación basada en la supuesta aplicación de un programa de cumplimiento de las normas sobre la competencia. Si bien es ciertamente importante que la demandante adoptara medidas para impedir que, en el futuro, miembros de su personal cometieran nuevas infracciones del Derecho comunitario de la competencia, esta actuación no tiene ninguna incidencia sobre la realidad y el alcance de la infracción detectada. El mero hecho de que, en su práctica decisoria anterior, la Comisión tomara en consideración, en determinados casos, como circunstancia atenuante el establecimiento de un programa de información no implicaba para ella una obligación de proceder de la misma forma en el caso de autos (sentencia PVC II, antes citada, apartado 1162). Es necesario añadir que su voluntad de colaborar con la Comisión, acreditada por la circunstancia de que no negase los hechos sobre los que se basan las imputaciones contenidas en la Decisión, ya fue reconocida por la Comisión y le deparó una disminución de la multa equivalente al 20 %.

202 Se desprende de lo anterior que deben desestimarse la tercera parte del motivo y el motivo en su totalidad.

203 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar el recurso en su totalidad.

Costas

204 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimadas las pretensiones formuladas por la demandante y haber solicitado la Comisión la condena en costas de la demandante, procede condenar en costas a ésta.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

1) **Desestimar el recurso.**

2) **La demandante cargará con sus propias costas y con las de la Comisión.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de diciembre de 2003.

El Secretario La Presidenta

H. Jung P. Lindh

Índice

Hechos que originaron el recurso ..... II - 5441

Procedimiento y pretensiones de las partes ..... II - 5446

Fundamentos de Derecho ..... II - 5447

I. Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión .... II - 5448

Sobre el primer motivo, basado en la ilegalidad de la inspección realizada por la Comisión en las oficinas de ETA ..... II - 5448

Alegaciones de las partes ..... II - 5448

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5451

A. Sobre el interés legítimo de la demandante para invocar este motivo ..... II - 5451

B. Sobre el fondo ..... II - 5453

1. Facultades de la Comisión en materia de inspección ..... II - 5453

2. Sobre la procedencia del motivo ..... II - 5460

a) Hechos relevantes y no discutidos por las partes ..... II - 5460

b) Sobre el respeto en el caso de autos de los principios que rigen el ejercicio por la Comisión de sus facultades en materia de inspección ..... II - 5463

c) Sobre el respeto del derecho de defensa y sobre la falta de injerencia excesiva de los poderes públicos en la esfera de actividad de ETA ..... II - 5469

C. Conclusión ..... II - 5470

Sobre el segundo motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado CE al caso de autos en la medida en que las empresas no disponían de la autonomía necesaria, ya que su conducta estaba impuesta por el marco normativo y por las incitaciones de las autoridades griegas ... II - 5470

Alegaciones de las partes ..... II - 5470

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5481

Sobre el tercer motivo, basado en la motivación insuficiente de la Decisión . II - 5493

Alegaciones de las partes ..... II - 5493

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5495

II. Sobre las pretensiones subsidiarias destinadas a obtener la reducción del importe de la multa ..... II - 5496

A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la gravedad de la infracción ..... II - 5496

Alegaciones de las partes ..... II - 5496

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5498

1. Consideraciones generales ..... II - 5498

2. Sobre la procedencia de esta parte del motivo ..... II - 5501

B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la duración de la infracción ..... II - 5504

Alegaciones de las partes ..... II - 5504

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5505

C. Sobre la tercera parte del motivo, basada en la violación del principio de proporcionalidad en la determinación del importe de la multa ..... II - 5507

Alegaciones de las partes ..... II - 5507

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5508

Costas ..... II - 5512