SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)
de 19 de marzo de 2003 *

En el asunto T-213/00,

CMA CGM, con domicilio social en Marsella (Francia),

Cho Yang Shipping Co. Ltd, con domicilio social en Seúl (Corea del Sur),

Evergreen Marine Corp. Ltd, con domicilio social en Taipei (Taiwan),

Hanjin Shipping Co. Ltd, con domicilio social en Taipei,

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH, con domicilio social en Seúl,

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, con domicilio social en Tokio (Japón),

Malaysia International Shipping Corporation Berhad, con domicilio social en Kuala Lumpur (Malasia),

Mitsui OSK Lines Ltd, con domicilio social en Tokio,

Neptune Orient Lines Ltd, con domicilio social en Singapur (Singapur),

* Lengua de procedimiento: inglés.

Nippon Yusen Kaisha, con domicilio social en Tokio,

Orient Overseas Container Line Ltd, con domicilio social en Wanchai (Hong Kong),

P & O Nedlloyd Container Line Ltd, con domicilio social en Londres (Reino Unido),

Senator Lines GmbH, subrogada en los derechos de DSR-Senator Lines GmbH, con domicilio social en Bremen (Alemania),

Yangming Marine Transport Corp., con domicilio social en Taipei,

representadas inicialmente por los Sres. J. Pheasant, C. Barlen, M. Levitt, D. Waelbroeck y U. Zinsmeister, y posteriormente por los Sres. J. Pheasant, M. Levitt, D. Waelbroeck y U. Zinsmeister, abogados, que designan domicilio en Luxemburgo,

partes demandantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada inicialmente por los Sres. P. Oliver y E. Gippini Fournier, y posteriormente por el Sr. Oliver, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto la anulación de la Decisión 2000/627/CE de la Comisión, de 16 de mayo de 2000, relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 81 del Tratado CE [asunto IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)] (DO L 268, p. 1),

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

integrado por los Sres. M. Jaeger, Presidente, K. Lenaerts y J. Azizi, Jueces;

Secretario: Sr. J. Plingers, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 2 de mayo de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

Marco jurídico

1 El Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos [81] y [82] del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22), se aplicaba, en un principio, a la totalidad de las actividades contempladas en el Tratado CEE. No obstante, considerando que, en el marco de

la política común de transportes y teniendo en cuenta las peculiaridades de este sector, se hacía necesario adoptar una regulación de la competencia diferente de la adoptada en los demás sectores económicos, el Consejo adoptó el Reglamento nº 141/62, de 26 de noviembre de 1962, sobre la no aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo al sector de los transportes (DO 1962, 124, p. 2751; EE 07/01, p. 57).

1. *Reglamento (CEE) nº 1017/68*

2 El 19 de julio de 1968, el Consejo adoptó el Reglamento (CEE) nº 1017/68, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175, p. 1; EE 08/01, p. 106).

3 El artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 prevé la aplicación de éste en el sector de los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto «la fijación de precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte, el reparto de los mercados de transporte, la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, la financiación o la adquisición en común de material o suministros de transporte directamente vinculados a la prestación de transporte en la medida en que ello sea necesario para la explotación en común de una agrupación de empresas de transporte por carretera o vía navegable según la definición del artículo 4, así como a las posiciones dominantes en el mercado de los transportes». En virtud de esta misma disposición, el Reglamento nº 1017/68 se aplica igualmente «a las operaciones de aquellos auxiliares de transporte que tuvieran el mismo objeto o efectos que los arriba previstos».

4 Con arreglo al artículo 2 del Reglamento nº 1017/68:

«Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 3 a 6, serán incompatibles con el mercado común y prohibidos, sin que para ello sea necesaria una decisión previa, todo acuerdo entre empresas, toda decisión de asociaciones de empresas y toda práctica concertada capaz de afectar al comercio entre Estados miembros y que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común, y en especial los que consisten en:

a) fijar directa o indirectamente los precios y condiciones de transporte u otras condiciones de transacción;

[...]»

5 El artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 1017/68 prevé, no obstante, que:

«La prohibición contenida en el artículo 2 no se aplicará a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan solamente por objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica mediante:

[...]

c) la organización y puesta en práctica de transportes sucesivos, complementarios, sustitutivos o combinados, así como el establecimiento y aplicación de precios y condiciones globales para esos transportes, incluidos los precios de competencia;

[...]

g) el establecimiento de reglas uniformes relativas a la estructura y condiciones de aplicación de las tarifas de transporte, siempre que no determinen los precios y condiciones de transporte.»

6 A tenor del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68:

«La prohibición del artículo 2 podrá ser declarada inaplicable con efecto retroactivo,

— a cualquier acuerdo o categoría de acuerdos entre empresas,

— a cualquier decisión o categoría de decisiones de asociación de empresas,

— a cualquier práctica concertada o categoría de prácticas concertadas

que contribuyan

— a mejorar la calidad de los servicios de transporte, o

— a suscitar, en mercados sometidos a fuertes fluctuaciones en el tiempo de la oferta y de la demanda, una mayor continuidad y estabilidad en la satisfacción de las necesidades del transporte, o

— a incrementar la productividad de las empresas, o

— a fomentar el progreso técnico o económico

tomando en consideración equitativamente, los intereses de los usuarios de transporte, y sin que

a) impongan a las empresas de transporte interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos,

b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad, respecto a una parte sustancial del mercado de transporte en cuestión, de eliminar la competencia.»

7 El Reglamento nº 1017/68 determina asimismo las modalidades de aplicación de las referidas normas materiales. Este Reglamento permite a las empresas, en particular, concluir y aplicar acuerdos sin necesidad de notificarlos a la Comisión, exponiéndolos al riesgo de nulidad retroactiva en el caso de que esos acuerdos llegaran a ser examinados sobre la base de una denuncia o una intervención de oficio de la Comisión, pero sin perjuicio de la posibilidad de que sean declarados lícitos retroactivamente en la hipótesis de tal examen *a posteriori* (artículo 11, apartado 4, del Reglamento nº 1017/68). Las empresas que deseen acogerse a las disposiciones del artículo 5 pueden, no obstante, en virtud del artículo 12 del Reglamento nº 1017/68, dirigir a la Comisión una solicitud en este sentido.

2. *Reglamento (CEE) nº 4056/86*

8 El 22 de diciembre de 1986, el Consejo adoptó el Reglamento (CEE) nº 4056/86, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos [81] y [82] del Tratado a los transportes marítimos (DO L 378, p. 4).

9 El artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 precisa que éste «atañe únicamente a transportes marítimos internacionales [...] que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos».

10 El artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento prevé, no obstante, que:

«La prohibición contenida en el apartado 1 del artículo [81] del Tratado no se aplicará a los acuerdos, decisiones o prácticas concertadas cuyo único objeto y efecto sea el de aplicar mejoras técnicas o una colaboración de carácter técnico mediante:

[...]

c) la organización o realización de transportes marítimos sucesivos o complementarios, así como la fijación o la aplicación de precios y condiciones globales para dichos transportes;

[...]

f) la fijación o aplicación de normas uniformes en lo relativo a la estructura y las condiciones de aplicación de las tarifas de transporte.»

11 En el séptimo considerando del Reglamento nº 4056/86, el Consejo expone que estos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas de carácter técnico pueden exceptuarse de la prohibición relativa a los acuerdos, «porque en general no entrañan restricción de la competencia».

12 El artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 prevé, por otra parte, una exención por categoría para «los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre la totalidad o parte de los componentes de una o varias conferencias marítimas, cuyo objetivo sea la fijación de precios y condiciones de transporte». Según el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86, por conferencia marítima ha de entenderse «un grupo de dos o más transportistas armadores que preste servicios internacionales regulares para el transporte de mercancías siguiendo una o más líneas determinadas dentro de unos límites geográficos específicos y que ha concluido un acuerdo o un trato, cualquiera que sea su naturaleza, en cuyo marco dichos transportistas operan conforme a fletes uniformes o comunes y a todas las demás condiciones de transporte establecidas para la prestación de los servicios regulares».

13 El Reglamento nº 4056/86 permite a las empresas concluir y aplicar acuerdos sin tener que notificarlos a la Comisión, exponiéndolos al riesgo de nulidad

retroactiva en el caso en que esos acuerdos llegaran a ser examinados sobre la base de una denuncia o una intervención de oficio de la Comisión, pero sin perjuicio de la posibilidad de que sean declarados lícitos retroactivamente en la hipótesis de tal examen *a posteriori* (artículo 11, apartado 4, del Reglamento nº 4056/86). Las empresas que deseen acogerse a las disposiciones del artículo 81, apartado 3, del Tratado pueden, no obstante, en virtud del artículo 12 del Reglamento nº 4056/86, dirigir una solicitud a la Comisión en este sentido.

Hechos que originaron el litigio

14 Las demandantes son compañías marítimas que participaron en el Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (en lo sucesivo, «FETTCSA» o «acuerdo FETTCSA»). El FETTCSA es un acuerdo de 5 de marzo de 1991 entre compañías que operan en las rutas marítimas entre el norte de Europa y Extremo Oriente, que entró en vigor el 4 de junio de 1991 y al que se puso fin el 10 de mayo de 1994. El FETTCSA no fue notificado a la Comisión.

15 Inicialmente, el FETTCSA agrupaba, por un lado, a catorce miembros de la Far Eastern Freight Conference (en lo sucesivo, «FEFC»), a saber, la conferencia marítima que opera entre el norte de Europa y el sudeste y este de Asia, a la que se refería la Decisión 94/985/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo [81] del Tratado CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (DO L 378, p. 17), que fue objeto del asunto que dio lugar a la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de febrero de 2002, Compagnie générale maritime y otros/Comisión (T-86/95, Rec. p. II-1011), y, por otro lado, a seis compañías marítimas independientes de la FEFC.

16 Los miembros de la FEFC partes del FETTCSA eran Ben Line Container Holdings Ltd, Compagnie générale maritime (en lo sucesivo, «CGM»), East Asiatic Company, Hapag-Lloyd AG, Kawasaki Kisen Kaisha (en lo sucesivo, «K Line»), A.P. Møller-Maersk Line (en lo sucesivo, «Maersk»), Malaysia International

Shipping Corporation Bhd (en lo sucesivo, «MISC»), Mitsui OSK Lines Ltd (en lo sucesivo, «MOL»), Nedlloyd Lijnen BV (en lo sucesivo, «Nedlloyd»), Neptune Orient Lines Ltd (en lo sucesivo, «NOL»), Nippon Yusen Kaisha (en lo sucesivo, «NYK»), Orient Overseas Container Line Ltd (en lo sucesivo, «OOCL»), P & O Containers Ltd (en lo sucesivo, «P&O») y Polish Ocean Line (en lo sucesivo, «POL»). Las compañías independientes partes del FETTCSA eran Cho Yang Shipping Co. Ltd (en lo sucesivo, «Cho Yang»), Deutsche Seereederei Rostock (en lo sucesivo, «DSR»), Evergreen Marine Corp (Taiwan) Ltd (en lo sucesivo, «Evergreen»), Hanjin Shipping Co. Ltd (en los sucesivo, «Hanjin»), Senator Linie GmbH & Co. KG (en lo sucesivo, «Senator Lines») y Yangming Marine Transport Corp. (en lo sucesivo, «Yangming»).

17 Según su artículo 2, el FETTCSA tenía por objeto:

— la creación por las partes de normas sectoriales para el cálculo y fijación de gastos y recargos a través de mecanismos comunes,

— la utilización de un método común de cálculo y fijación de los gastos y recargos distintos de los correspondientes al flete marítimo y al transporte terrestre.

18 Los gastos y recargos a que se refiere el FETTCSA son suplementos tarifarios añadidos al flete marítimo que las compañías marítimas facturan a los cargadores para cubrir determinados costes, en particular, los derivados de la fluctuación de los tipos de cambio o de los precios del combustible y los vinculados al mantenimiento de contenedores en los puertos o terminales. Está acreditado que los gastos y recargos representan una parte significativa del precio total del transporte marítimo, que puede llegar a alcanzar el 60 % de éste en el tráfico en dirección este.

19 El 1 de marzo de 1991, la Secretaría de la FEFC informó a la Comisión de la reunión que había de celebrarse en Singapur el 5 de marzo de 1991 entre representantes de la FEFC y compañías marítimas independientes de ésta con vistas a la conclusión del FETTCSA.

20 El 25 de marzo de 1991, la Secretaría de la FEFC confirmó a la Comisión que el 5 de marzo de 1991 se había concluido un acuerdo de principio «respecto a un mecanismo uniforme para el cálculo y la fijación de los gastos y recargos que no fueran los que cubrían el transporte marítimo y el traslado interior».

21 El 15 de julio de 1991, el Consejo de Cargadores Europeos («European Shippers' Council»; en lo sucesivo, «ESC») presentó una denuncia ante la Comisión contra el acuerdo FETTCSA.

22 El 28 de septiembre de 1992, la Comisión informó a la Secretaría del FETTCSA de su apreciación jurídica preliminar respecto al acuerdo FETTCSA de 5 de marzo de 1991. La Comisión señaló que a su juicio dicho acuerdo entraba dentro del ámbito de aplicación del artículo 81 CE, apartado 1, y no era un acuerdo técnico a efectos del artículo 2 del Reglamento nº 4056/86. En consecuencia, sugirió a las partes del FETTCSA que le notificaran el acuerdo en virtud del artículo 12 del Reglamento nº 4056/86.

23 El 19 de abril de 1994, la Comisión dirigió a las partes del FETTCSA un pliego de cargos en el que llega a la conclusión de que al FETTCSA, por un lado, no le es aplicable el concepto de acuerdo técnico definido en el artículo 2 del Reglamento nº 4056/86 y en el artículo 3 del Reglamento nº 1017/68 y, por otro lado, que es contrario al artículo 81 CE, apartado 1, y al artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, por cuanto comprende los siguientes acuerdos restrictivos de la competencia: un acuerdo que prohíbe los descuentos, un acuerdo sobre el tipo de

cambio, un acuerdo relativo al cálculo de los gastos y recargos y un acuerdo de intercambio de información. En dicho pliego de cargos, la Comisión llega, además, a la conclusión de que estos acuerdos restrictivos de la competencia no pueden quedar exentos ni colectivamente con arreglo al artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, ni individualmente con arreglo al artículo 81 CE, apartado 3, o al artículo 5 del Reglamento nº 1017/68. A falta de notificación, el pliego de cargos anuncia, asimismo, la intención de la Comisión de imponer multas.

24 El 16 de septiembre de 1994, las partes del FETTCSA transmitieron a la Comisión su respuesta al pliego de cargos. Esta respuesta incluye como anexo el texto definitivo de una declaración de adhesión que reproduce la lista de los principios de Derecho de la competencia pertinentes en el caso de que se trata que las partes del FETTCSA no ponen en duda. Paralelamente, las partes del FETTCSA realizaron diversas gestiones ante la Comisión con vistas a una eventual conclusión del procedimiento.

25 El 24 de marzo de 1995, la Comisión envió al representante del FETTCSA una solicitud de información con el fin de obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA correspondientes a los años 1993 y 1994.

26 El 8 de agosto de 1995, debido a divergencias de opinión subsistentes con las partes del FETTCSA respecto a los hechos pertinentes, la Comisión informó al representante del FETTCSA de su intención de adoptar una decisión formal. En este contexto, la Comisión preguntó al representante del FETTCSA si las partes del FETTCSA estaban dispuestas a no rebatir las alegaciones fácticas formuladas contra ellas.

27 Está acreditado que, tras esta última pregunta de la Comisión, no se produjo ningún otro intercambio de correspondencia escrita entre la Comisión y las partes del FETTCSA antes del 30 de junio de 1998, fecha en la que la Comisión dirigió al representante del FETTCSA una nueva solicitud de información con objeto de obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA correspondientes al año 1997.

28 El 11 de octubre de 1999, la Comisión dirigió al representante del FETTCSA una solicitud de información con el objeto de obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA correspondientes al año 1998.

29 El 16 de mayo de 2000, la Comisión adoptó, sobre la base de los Reglamentos n^{os} 17, 1017/68 y 4056/86, la Decisión 2000/627/CE, relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 81 del Tratado CE [asunto IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)] (DO L 268, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión» o «Decisión impugnada»).

La Decisión impugnada

30 A tenor de la Decisión impugnada, se reprocha a las partes del FETTCSA haber concluido un acuerdo para no conceder descuentos sobre las tarifas publicadas de gastos y recargos (en lo sucesivo, igualmente, «suplementos»), tanto si estas tarifas se habían publicado como parte de una tarifa FEFC como si habían sido publicadas por un transportista determinado (considerando 133 de la Decisión impugnada). Según la Comisión, dicho acuerdo figura en el acta de la reunión de las partes del FETTCSA celebrada el 9 de junio de 1992 (considerandos 33 a 39 de la Decisión impugnada).

31 Los gastos y recargos a que se refiere el acuerdo se describen en el anexo II de la Decisión (véanse, igualmente, los considerandos 28 a 30, 37, 42 a 53 y 126 a 130). Los principales gastos y recargos de que se trata son los siguientes:

— el recargo de ajuste por combustible («Bunker Adjustment Factor»; en lo sucesivo, «BAF»): el BAF comprende los ajustes de precio practicados por el transportista para reflejar la diferencia entre el precio corriente del combustible y un nivel de base incorporado en el flete;

— el recargo de ajuste cambiario («Currency Adjustment Factor»; en lo sucesivo, «CAF»): el CAF es una ponderación aplicable a cada una de las monedas que constituyen la cesta CAF, que comprende las divisas en las que cada compañía obtiene sus ingresos y realiza sus gastos, y cuyo objeto es compensar las fluctuaciones de los tipos de cambio entre la moneda en la que el transportista factura a los cargadores y las monedas en las que realiza sus gastos;

— los gastos de manipulación en terminal («Terminal Handling Charges»; en lo sucesivo, «THC»): el anexo II de la Decisión describe los THC como los gastos que han de pagar los cargadores por a) la recepción y el almacenamiento por el transportista de mercancías en contenedores para su exportación, o mercancías para su embalaje en contenedores en la terminal y entrega de los contenedores en el buque para su carga, b) la recepción por el transportista de mercancías procedentes del barco importadas en contenedores y el almacenamiento de éstas en la terminal, así como su salida de la misma, y c) la documentación derivada de a) y b);

— los gastos de servicio por carga parcial de contenedor («Less-than-Container-Load Service Charges»; en los sucesivo, «LCLSC»): los LCLSC son los gastos que han de pagar los cargadores por a) la recepción por el transportista de mercancías para la exportación que ocupan menos de un contenedor en la estación de carga de contenedores, donde se completa la carga de éstos, así como el almacenamiento y la manipulación de las mercancías conforme a las instrucciones del transportista, b) la recepción por el transportista de mercancías importadas en régimen de carga parcial de contenedor y el almacenamiento y manipulación de éstas hasta su salida, y c) la documentación derivada de a) y b);

— los gastos de detención: el anexo II de la Decisión los describe como los gastos cobrados por la detención de las mercancías y/o el equipo durante un período superior al autorizado para recibir las mercancías en el puerto, terminal o estación de contenedores;

— los gastos de demora: el anexo II de la Decisión los describe como los gastos pagados por los cargadores por retener los contenedores y chasis del transportista más allá del período autorizado.

32 Los demás gastos y recargos que son objeto del acuerdo a que se refiere la Decisión comprenden la prima de equipos especiales, el recargo de guerra, los gastos por operaciones especiales, los destinos optativos, el cambio de destino, la modificación de las condiciones de entrega y las mercancías cuyo valor supera la responsabilidad normal del transportista con arreglo al conocimiento de embarque (considerando 37 de la Decisión impugnada).

33 Por lo que respecta a las normas sobre la competencia aplicables, la Decisión señala que los gastos y recargos de que se trata se refieren a los servicios de transporte marítimo que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86, a los servicios de transporte por ferrocarril, carretera o vías navegables interiores (o a sus servicios auxiliares) que se hallan contemplados en el Reglamento nº 1017/68 y a los servicios no contemplados en ninguno de estos Reglamentos y que, por consiguiente, entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17 (considerandos 123 y 126 a 130 de la Decisión impugnada).

34 La Comisión, por tanto, expone que en el presente caso ha aplicado los procedimientos contemplados en los Reglamentos nºs 17, 1017/68 y 4056/86 (considerando 124 de la Decisión impugnada). Así, la Comisión indica que, aun en el caso de que se hubiera equivocado al determinar el reglamento o reglamentos aplicables a cada posible gasto o recargo, las partes se han visto protegidas por las garantías de procedimiento establecidas en todos los reglamentos aplicables (considerando 124 de la Decisión impugnada).

35 Según la Comisión, el mercado de referencia en lo que respecta al acuerdo de no conceder descuentos suscrito por las partes del FETTCSA (en lo sucesivo,

también, «acuerdo controvertido») es el de «los servicios regulares de transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y el Extremo Oriente» (considerando 55 de la Decisión impugnada).

36 Al término de su análisis en cuanto al fondo, la Comisión llega a la conclusión de que el acuerdo controvertido restringe la competencia de precios, de forma contraria al artículo 81 CE, apartado 1, letra a), y al artículo 2, letra a), del Reglamento nº 1017/68, incluso en el caso de que las partes de dicho acuerdo no se pongan de acuerdo sobre el nivel de dichos precios publicados (considerandos 131 a 144 de la Decisión impugnada).

37 La Comisión señala también que las actividades de las partes en el marco del FETTCSA superaban las conducentes a un «acuerdo técnico» en el sentido de lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86 y en el artículo 3 del Reglamento nº 1017/68, y que el acuerdo de no conceder descuentos no era un acuerdo técnico (considerandos 145 a 161 de la Decisión impugnada).

38 Por lo que respecta a la aplicación del artículo 81 CE, apartado 3, la Comisión llega a la conclusión de que la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 no es aplicable, ya que ni el FETTCSA ni el acuerdo de no conceder descuentos constituyen un acuerdo en cuyo marco las partes aplican tarifas uniformes o comunes. Por consiguiente, las partes no constituyen una conferencia marítima en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86 (considerando 162 de la Decisión impugnada).

39 En cuanto a la posibilidad de una exención individual, a pesar de que no se hubiera presentado ninguna solicitud de exención individual respecto a un acuerdo celebrado en el marco del FETTCSA, la Comisión, habida cuenta de la

obligación que le incumbe en virtud del artículo 11, apartado 4, del Reglamento nº 4056/86 y del artículo 11, apartado 4, del Reglamento nº 1017/68, examina si se cumplen los requisitos para su concesión. Al término de su examen, no obstante, llega a la conclusión de que el acuerdo de no conceder descuentos no cumple los requisitos previstos en el artículo 81 CE, apartado 3 (considerandos 163 a 174 de la Decisión impugnada), y que el FETTCSA no cumple los requisitos previstos en el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 (considerando 175 de la Decisión impugnada).

40 Puesto que la infracción observada se cometió deliberadamente, según la Decisión impugnada, esta última impone una multa a cada una de las partes del FETTCSA, en virtud del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, del artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 (considerandos 176 a 207 de la Decisión impugnada).

41 La parte dispositiva de la Decisión establece lo siguiente:

«Artículo 1

El acuerdo de no conceder descuentos sobre tarifas publicadas para gastos y recargos celebrado entre las empresas que fueron antiguos miembros del [...] (FETTCSA) y que son las destinatarias de la presente Decisión infringió las disposiciones del apartado 1 del artículo 81 del Tratado CE y del artículo 2 del Reglamento [...] nº 1017/68.

Artículo 2

No se cumplen las condiciones del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE ni las del artículo 5 del Reglamento [...] nº 1017/68.

Artículo 3

Se insta a las empresas destinatarias de la presente Decisión a abstenerse de cualquier acuerdo o práctica concertada que pueda tener idéntico o similar objeto o efecto que la infracción mencionada en el artículo 1.

Artículo 4

Se imponen las siguientes multas a las empresas destinatarias de la presente Decisión.

CMA CGM SA	134 000 euros
Hapag-Lloyd Container Linie GmbH	368 000 euros
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	620 000 euros
A.P. Møller-Maersk Sealand	836 000 euros

Malaysia International Shipping Corporation Berhad	134 000 euros
Mitsui O.S.K. Lines Ltd	620 000 euros
Neptune Orient Lines Ltd	368 000 euros
Nippon Yusen Kaisha	620 000 euros
Orient Overseas Container Line Ltd	134 000 euros
P&O Nedlloyd Container Line Ltd	1 240 000 euros
Cho Yang Shipping Co., Ltd	134 000 euros
DSR-Senator Lines GmbH	368 000 euros
Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	368 000 euros
Hanjin Shipping Co., Ltd	620 000 euros
Yangming Marine Transport Corp.	368 000 euros»

Procedimiento y pretensiones de las partes

42 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 11 de agosto de 2000, las demandantes interpusieron el presente recurso de anulación.

43 En respuesta a una solicitud de las demandantes de 28 de marzo de 2001, el Tribunal de Primera Instancia las instó, mediante escrito de 4 de abril de 2001, a presentar observaciones escritas complementarias acerca de la pertinencia de la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de febrero de 2001, Austria/Comisión (C-99/98, Rec. p. I-1101). Las demandantes presentaron sus observaciones en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 25 de abril de 2001. Las observaciones de la Comisión a este respecto figuran en su escrito de dúplica.

44 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Tercera) decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, requirió a las partes para que aportaran determinados documentos y respondieran a algunas preguntas por escrito. Las partes se atuvieron a estos requerimientos.

45 En la vista celebrada el 2 de mayo de 2002 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia.

46 Las demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión en su totalidad o al menos, con carácter subsidiario, en la medida en que se adoptó sobre la base de los Reglamentos n^{os} 17 y 1017/68.

— Anule las multas que se les han impuesto o, con carácter subsidiario, reduzca su importe.

— Condene en costas a la Comisión.

47 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a las demandantes.

Fundamentos de Derecho

48 Las demandantes formulan seis motivos en apoyo de su recurso. El primer motivo se basa en una elección errónea de la base jurídica de la Decisión impugnada y en una vulneración del derecho de defensa a este respecto. El segundo motivo se basa en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68. El tercer motivo se basa en una inexistente o errónea definición de los mercados de referencia. El cuarto motivo se refiere a las multas. El quinto motivo se basa en la prescripción. El último motivo se basa en el incumplimiento de la obligación de motivación en relación con determinados aspectos suscitados en otros motivos.

1. *Sobre el motivo basado en una elección errónea de la base jurídica de la Decisión impugnada y en una vulneración del derecho de defensa a este respecto*

49 Las demandantes alegan que, en la medida en que fue adoptada sobre la base de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, la Decisión impugnada se apoya en una base jurídica errónea. Aducen también que a este respecto se vulneró su derecho de defensa.

Sobre la base jurídica de la Decisión impugnada

a) Alegaciones de las partes

50 Las demandantes consideran que la Decisión impugnada contiene una interpretación errónea de los reglamentos sobre cuya base fue adoptada. Sostienen que los gastos y recargos que son objeto de la Decisión impugnada entran íntegramente en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86 y que, por consiguiente, la Comisión se equivocó al basarse acumulativamente en los Reglamentos nºs 4056/86, 1017/68 y 17.

51 Las demandantes aducen, primeramente, que el FETTCSA constituía un acuerdo relativo únicamente a los gastos y recargos marítimos. Afirman que el FETTCSA no facultaba a las partes para discutir los gastos y recargos relativos a operaciones terrestres.

52 Las demandantes exponen, por otra parte, que el concepto de «transportes marítimos» a que se refiere el artículo 1, apartados 2 y 3, del Reglamento nº 4056/86 no excluye en absoluto la aplicación del Reglamento a determinadas operaciones terrestres. Así, señalan que el artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86 se refiere a acuerdos relativos a determinadas operaciones terrestres cuando menciona «a) la fijación o la aplicación uniforme de normas o de tipos para [...] las instalaciones fijas», «b) el intercambio o la utilización conjunta, para el ejercicio de la actividad de transporte, de [...] instalaciones fijas» o «e) el agrupamiento de envíos aislados». Las demandantes hacen referencia, además, al artículo 5, apartado 4, del Reglamento nº 4056/86, que establece que las tarifas deben indicar las condiciones relativas a la carga y a la descarga y precisar los servicios cubiertos por cualquier otro canon que no sea el flete marítimo.

53 Por consiguiente, las demandantes consideran que, salvo por lo que atañe al BAF, respecto al cual la Comisión estimó, correctamente, que le era aplicable el Reglamento nº 4056/86, el análisis efectuado por la Comisión acerca de la normativa aplicable a cada uno de los demás gastos y recargos controvertidos es erróneo por las razones que a continuación se exponen.

54 En primer lugar, por lo que respecta al CAF, las demandantes estiman que la Comisión se equivocó al llegar a la conclusión de que le eran aplicables los Reglamentos nºs 4056/86, 17 y 1017/68, en la medida en que se impone, respectivamente, a los precios del transporte marítimo, de los servicios portuarios y del traslado interior. Las demandantes subrayan que, durante el período en que el FETTCSA estuvo en vigor, sólo aplicaron el CAF a sus tarifas marítimas. Las demandantes llaman la atención, además, sobre el hecho de que, por definición, un CAF sólo puede aplicarse a las tarifas facturadas en la divisa en la que vienen expresadas las tarifas marítimas, a saber, el dólar estadounidense (USD). Pues bien, dado que el transporte terrestre y los servicios portuarios se facturan en la moneda local, no se les puede aplicar ningún CAF puesto que, en tal caso, no existe ninguna fluctuación del tipo de cambio que haya de ser compensada.

55 En segundo lugar, por lo que respecta a los THC, las demandantes alegan que la Comisión se equivocó al concluir que no se les aplica el Reglamento nº 4056/86, sino el Reglamento nº 17 o el Reglamento nº 1017/68.

56 En cuanto a los hechos, las demandantes subrayan, en primer lugar, que, contrariamente a lo que indica la Decisión impugnada, los THC no se cobran en la recepción de mercancías para su embalaje en contenedores, el almacenamiento de los contenedores y su salida de la terminal. En efecto, sostienen que, mientras que a la primera operación se le aplican los LCLSC, a la segunda, tras un determinado período, se le imponen gastos de demora. Las demandantes explican a continuación que sólo aplicaron los THC a operaciones efectuadas en la zona portuaria y en relación con la carga de las mercancías en el buque o su descarga

de éste. Además, para la determinación de la cuantía de los THC, el coste del traslado terrestre no se tiene en cuenta. Sostienen, por último, que la cuantía de los THC no varía según que el transportista marítimo efectúe o no el transporte terrestre.

57 Por lo que respecta a los fundamentos de Derecho, las demandantes sostienen que, en la medida en que los THC tienen por objeto actividades «conexas» a la prestación del servicio de transporte marítimo e «indispensables» para esta prestación, de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de junio de 1995, Union internationale des chemins de fer/Comisión (T-14/93, Rec. p. II-1503), se desprende que están sometidos exclusivamente al Reglamento nº 4056/86. Afirman que la propia Comisión, por lo demás, reconoció, en el marco de procedimientos paralelos (asunto Compagnia di navigazione marittima, C-339/95, archivado, y sentencia Compagnie générale maritime y otros/ Comisión, citada en el apartado 15 *supra)*, que la carga y descarga de buques es un elemento esencial del transporte marítimo y que es parte integrante de éste. La Decisión impugnada, por tanto, incurre en errores de Derecho por cuanto: en primer lugar, no indica las actividades «conexas e indispensables» para el transporte terrestre a las que se aplican los THC; en segundo lugar, llega a la conclusión de que las operaciones de manipulación no se rigen por el Reglamento nº 4056/86 debido a que no se trata de «un servicio de transporte marítimo» (considerando 128), a pesar de que la facturación por una compañía marítima de una operación de manipulación depende necesariamente, sin que proceda tener en cuenta la naturaleza del servicio de que se trate, de la prestación de un servicio de transporte marítimo; y en tercer lugar, se equivoca al referirse a la Decisión 98/190/CE de la Comisión, de 14 de enero de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo [82] del Tratado (IV/34.801 FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG) (DO L 72, p. 30), en la medida en que la cuestión de la prestación de servicios de asistencia de operaciones en pista a los transportistas aéreos, respecto a los cuales la Comisión llegó a la conclusión de que estaban sujetos al Reglamento nº 17, es distinta de la cuestión de la cobertura del coste de estos servicios por medio de recargos y cánones que el pasajero o el propietario del cargamento ha de pagar al transportista.

58 En tercer lugar, por lo que respecta a los LCLSC, las demandantes consideran que la Comisión erró al concluir que cabía aplicarles los Reglamentos nº 17 y nº 1017/68, pero no el Reglamento nº 4056/86. Según las demandantes, el análisis de la Comisión adolece de los mismos errores de Derecho que los que afectan al análisis relativo a los THC. En particular, las demandantes repiten que

no es relevante que las operaciones a las que se refieren los LCLSC no constituyan servicios marítimos propiamente dichos por cuanto las operaciones de que se trata son conexas e indispensables para las prestaciones de servicios de transporte marítimo. Pues bien, las actividades de carga parcial constituyen un elemento esencial del transporte marítimo en contenedor. Afirman que, dado que los costes de la manipulación y de carga o descarga de las mercancías en puerto, desde el principio del sistema de conferencias, siempre han estado cubiertos por recargos fijados en común por las compañías e incluidos en las tarifas de las conferencias, procede considerar que un acuerdo relativo a los costes de la realización de actividades equivalentes con vistas a un transporte en contenedores es parte integrante de las operaciones marítimas a las que se aplica el Reglamento nº 4056/86. Según las demandantes, si un gasto por servicio de carga parcial de contenedor, en la medida en que se aplica al transporte terrestre, puede incluirse en el ámbito del Reglamento nº 1017/68, como reconoce la Comisión, también debería regirse por el Reglamento nº 4056/86 en la medida en que se aplica al transporte marítimo. A este respecto, las demandantes subrayan que el artículo 2, apartado 1, letra e), del Reglamento nº 4056/86 incluye en su ámbito de aplicación los acuerdos entre transportistas relativos al «agrupamiento de envíos aislados».

59 En cuarto lugar, por lo que respecta a los gastos de detención y los gastos de demora, en relación con los cuales la Comisión sostuvo la aplicabilidad eventual de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, pero no del Reglamento nº 4056/86, las demandantes señalan, primeramente, que la Decisión impugnada confunde ambos tipos de gastos. Las demandantes precisan que los gastos de demora constituyen un recargo impuesto al destinatario del contenedor por la no recogida de éste en el puerto o terminal en el plazo previsto, mientras que los gastos de detención constituyen un recargo impuesto al cargador y/o al destinatario del contenedor por la detención de contenedores entregados en sus instalaciones, más allá de los plazos acordados para la carga o la descarga. Sostienen que, por tanto, estos gastos no corresponden a un servicio o a una operación efectuada por el transportista, sino que están destinados a compensar los costes o las pérdidas sufridas por el transportista a consecuencia del retraso del cliente en la recogida de las mercancías o en la restitución del contenedor. A su juicio, por consiguiente, es irrelevante sostener, como hace la Comisión, que dichos gastos no tienen relación con servicios de transporte marítimo propiamente dichos. Las demandantes concluyen que, por definición, estos gastos están directamente vinculados al transporte marítimo y a la entrega de las mercancías, de modo que se les aplica necesariamente el Reglamento nº 4056/86.

60 Según las demandantes, la utilización de una base jurídica errónea justifica por sí sola que se anule la Decisión impugnada —en su totalidad o en parte— sin que sea necesario tener en cuenta las eventuales consecuencias prácticas derivadas del error cometido por la Comisión. A su juicio, de las sentencias del Tribunal de Justicia de 28 de mayo de 1998, Parlamento/Consejo (C-22/96, Rec. p. I-3231), y de 5 de octubre de 2000, Alemania/Parlamento y Consejo (C-376/98, Rec. p. I-8419), en las que el Tribunal de Justicia anuló las directivas impugnadas debido a su base jurídica errónea, se deduce que la existencia de «consecuencias prácticas» no es en absoluto un requisito exigido para la anulación de un acto adoptado sobre una base legal errónea. A este respecto, alegan que la sentencia Union internationale des chemins de fer/Comisión, citada en el apartado 57 *supra*, invocada por la Comisión, no es pertinente, dado que, en dicha sentencia, el Tribunal de Primera Instancia, a pesar de referirse a las consecuencias negativas en el procedimiento derivadas de la elección de una base legal errónea, no consideró que tales consecuencias fueran un requisito necesario para la anulación del acto que incurre en este vicio. Por otra parte, continúan, la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia en casación el 11 de marzo de 1997, Comisión/UIC (C-264/95 P, Rec. p. I-1287), no indica en absoluto que el Tribunal de Justicia considerara que la base jurídica errónea empleada por la Comisión no constituía un vicio suficiente para justificar la anulación.

61 En cualquier caso, las demandantes consideran que la elección errónea de la base jurídica de la Decisión impugnada produjo consecuencias prácticas negativas para ellas.

62 En primer lugar, señalan que la Decisión impugnada les impuso multas sobre la base de los Reglamentos nºs 1017/68 y 17. Ahora bien, en la medida en que, a su juicio, la Decisión impugnada se basa erróneamente en estos Reglamentos, las multas que impone carecen de base jurídica alguna. Sostienen que a este respecto poco importa que la Decisión impugnada se base también en el Reglamento nº 4056/86. En efecto, las demandantes estiman que si la Comisión se equivocó al concluir que al acuerdo controvertido le eran aplicables los Reglamentos nºs 17 y/o 1017/68, de ello se deriva que cada disposición de la Decisión impugnada adoptada en virtud de estos Reglamentos carece de base legal. En consecuencia, afirman que dichos Reglamentos no ofrecen una base legal para las disposiciones

de la Decisión impugnada, incluidas la apreciación de la existencia de infracciones, la orden conminatoria de poner fin a éstas y la imposición de multas, por lo que respecta a los gastos y recargos acerca de los cuales la Comisión concluyó erróneamente que entraban en el ámbito de aplicación de los Reglamentos nºs 17 y/o 1017/68. Según las demandantes, las multas impuestas deben ser anuladas al menos en esta medida y carece de importancia que la Comisión base otras partes de la Decisión impugnada en el Reglamento nº 4056/86.

63 En segundo lugar, las demandantes señalan que, si la Decisión impugnada pasara a formar parte del acervo comunitario, los operadores de transporte marítimo regular ya no podrían acogerse a la exención por categoría prevista en el Reglamento nº 4056/86 para sus acuerdos sobre los gastos y recargos y se verían así obligados a notificarlos con vistas a una exención individual conforme a los Reglamentos nºs 17 y 1017/68.

64 En tercer lugar, las demandantes sostienen que, en la medida en que los Reglamentos nºs 17, 1017/68 y 4056/86 reflejan orientaciones diferentes en materia de política económica y de legislación, no cabe presumir que la evaluación de un acuerdo respecto a los Reglamentos nºs 1017/68 o 17 incluya una apreciación justa del conjunto de los elementos pertinentes para un análisis del acuerdo respecto al Reglamento nº 4056/86 y a su contexto económico y práctico.

65 Por todas estas razones, las demandantes afirman que los artículos 1 y 2 de la Decisión impugnada deben ser anulados en su totalidad o, al menos, parcialmente en la medida en que se basan en los Reglamentos nºs 17 y 1017/68. En este último supuesto, las demandantes solicitan, además, la anulación de las multas impuestas por la Decisión impugnada, en la medida en que lo han sido con arreglo al artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 y al artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68. En efecto, según las demandantes, la anulación del fundamento jurídico en que se apoya la aplicación de una multa debe llevar a la anulación de dicha multa, puesto que ésta pasa a carecer de base jurídica. Dado que de la Decisión impugnada se desprende que las multas fueron impuestas con arreglo a los tres Reglamentos conjuntamente, probablemente a partes iguales, las demandantes estiman que procede anular dichas multas en dos tercios de su importe.

66 A título individual, Senator Lines señala además que el error de Derecho cometido por la Comisión justifica en sí mismo la anulación de la Decisión impugnada. Aduce que la Comisión vulneró el principio de legalidad de las sanciones recogido en el artículo 7 del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, de 4 de noviembre de 1950 (CEDH), y reconocido por la jurisprudencia comunitaria (en particular, sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de septiembre de 1984, Könecke, 117/83, Rec. p. 3291).

67 La Comisión solicita que se desestime la argumentación de las partes basada en la elección de una base jurídica errónea.

b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

68 En primer lugar, es preciso recordar que, a tenor de sus vistos, la Decisión impugnada se adoptó sobre la base del Reglamento nº 17, en particular de su artículo 3, apartado 1, y de su artículo 15, apartado 2; del Reglamento nº 1017/68, en particular de su artículo 11, apartado 1, y de su artículo 22, apartado 2, y del Reglamento nº 4056/86, en particular de su artículo 11, apartado 1, y de su artículo 19, apartado 2.

69 A continuación, procede señalar que, en el considerando 123 de la Decisión impugnada, la Comisión expone que «los gastos y recargos cubiertos por el FETTCSA se refieren a los servicios de transporte marítimo que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento [...] nº 4056/86, a los servicios de transporte por ferrocarril, carretera o vías navegables interiores (o a sus servicios auxiliares) que se hallan contemplados en lo dispuesto en el Reglamento [...] nº 1017/68 y a los servicios no contemplados en ninguno de estos Reglamentos y que, por consiguiente, entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17».

70 Por último, es preciso señalar que, en los considerandos 125 a 130 de la Decisión impugnada, la Comisión examina en qué medida los diferentes reglamentos pertinentes se aplican a los principales gastos y recargos controvertidos. Las conclusiones de la Comisión a este respecto son las siguientes:

— «El BAF se aplica en el sector del transporte marítimo, por lo que un acuerdo restrictivo relativo a estos recargos entra en el ámbito de aplicación del Reglamento [...] nº 4056/86» (considerando 126).

— «En la medida en que un CAF se aplique al transporte marítimo, a los servicios portuarios o al transporte terrestre, un acuerdo restrictivo relativo a estos recargos entrará, respectivamente, en el ámbito de aplicación del Reglamento [...] nº 4056/86, el Reglamento nº 17 o el Reglamento [...] nº 1017/68» (considerando 127).

— «[...] un acuerdo restrictivo relativo a [los THC] entra parcialmente en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17 y no del Reglamento [...] nº 4056/86. En la medida en que un acuerdo en materia de THC tenga por objeto o efecto la fijación de tarifas y comisiones para el transporte terrestre, será aplicable el Reglamento [...] nº 1017/68, y no el Reglamento nº 17» (considerando 128).

— «[...] un acuerdo restrictivo relativo a [los LCLSC] entra en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17, y no del Reglamento [...] nº 4056/86. En la medida en que un acuerdo relativo a [los LCLSC] tenga por objeto o efecto la fijación de las tarifas y condiciones de transporte terrestre, será aplicable el Reglamento [...] nº 1017/68, y no el Reglamento nº 17» (considerando 129).

— «[...] un acuerdo restrictivo relativo a [los gastos de detención y de demora] entra en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17, y no del Reglamento [...] nº 4056/86. En la medida en que un acuerdo relativo a los gastos de detención y demora tenga por objeto o efecto el establecimiento de tarifas y condiciones para el transporte terrestre, será aplicable el Reglamento [...] nº 1017/68, y no el Reglamento nº 17» (considerando 130).

71 Las demandantes alegan que la Decisión impugnada debía basarse exclusivamente en el Reglamento nº 4056/86, y no acumulativamente en éste y en los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, porque cada uno de los gastos y recargos referidos entra únicamente en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86. Según las demandantes, el hecho de haber recurrido erróneamente a los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 como base jurídica de la Decisión impugnada debe suponer la anulación de ésta.

72 Procede señalar que, para definir el reglamento aplicable a los gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido a que se refiere la Decisión impugnada, es preciso determinar el reglamento aplicable a los servicios que son objeto de dichos gastos y recargos. Los gastos y recargos entran, en efecto, en el ámbito de aplicación de los reglamentos que son aplicables a los servicios a los que están vinculados dichos gastos y recargos. Por tanto, la Comisión obró correctamente al estimar, en el considerando 123, que los gastos y recargos relativos a los servicios de transporte marítimo entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86, los relativos a los servicios de transporte por ferrocarril, carretera o vías navegables interiores (o a sus servicios auxiliares) se hallan contemplados en el Reglamento nº 1017/68 y los relativos a los servicios no contemplados en ninguno de estos Reglamentos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17.

73 Para determinar el reglamento aplicable a los servicios que son objeto de los gastos y recargos controvertidos, es preciso examinar dichos servicios a la luz de las disposiciones que delimitan el ámbito de aplicación de los reglamentos de que se trata (sentencia Compagnie générale maritime y otros/Comisión, citada en el apartado 15 *supra,* apartado 260).

74 En el presente caso, puesto que las demandantes alegan que todos los gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido entran íntegramente en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86, y no en el de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, es preciso determinar hasta qué punto la Decisión impugnada excluye la aplicación del Reglamento nº 4056/86 a los gastos y recargos controvertidos y luego examinar si, al excluir la aplicación del Reglamento nº 4056/86 a éstos, la Comisión cometió un error de Derecho.

75 Por lo que respecta a la aplicación del Reglamento nº 4056/86 a los gastos y recargos controvertidos, es preciso señalar, en primer lugar, que es pacífico entre las partes que el BAF entra en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

76 A continuación, se ha de señalar que, por lo que respecta al CAF, si bien la Decisión impugnada prevé, a tenor del considerando 127, la aplicación eventual de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 en la medida en que el CAF se aplique a los precios, respectivamente, de los servicios portuarios y de los servicios de transporte terrestre, la Comisión concluye, por otra parte, a tenor de dicho considerando, que el CAF entra en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86 en la medida en que se aplique a los precios del transporte marítimo. De ello resulta que, aun cuando la Comisión dio por supuesta una aplicación distributiva de los Reglamentos de que se trata, formalmente previó la aplicación del Reglamento nº 4056/86 al CAF. Por consiguiente, sin que haya necesidad de tener en cuenta las críticas de las demandantes relativas a la aplicación errónea de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 al CAF, procede señalar que el error eventualmente cometido por la Comisión a este respecto no puede viciar la Decisión impugnada.

77 Por último, contrariamente a lo que sostiene la Comisión, por lo que respecta a los THC, de la afirmación contenida en el considerando 128 de la Decisión impugnada, según la cual un acuerdo restrictivo relativo a estos recargos «entra parcialmente en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17 y no del Reglamento [...] nº 4056/86», no cabe deducir que dicha Decisión establezca la aplicación parcial del Reglamento nº 4056/86 a dichos suplementos. En efecto, de este pasaje se desprende obviamente que la expresión «parcialmente» no se refiere

a la aplicación del Reglamento nº 4056/86, sino a la del Reglamento nº 17. Esta interpretación queda confirmada por la frase siguiente del mismo considerando, la cual indica que, en la medida en que un acuerdo en materia de THC tenga por objeto o efecto la fijación de tarifas y comisiones para el transporte terrestre, «será aplicable el Reglamento [...] nº 1017/68, y no el Reglamento nº 17».

78 Por consiguiente, de los considerandos 126 a 130 de la Decisión impugnada resulta que la Comisión excluyó la aplicación del Reglamento nº 4056/86 únicamente respecto a los THC, los LCLSC, los gastos de detención y los gastos de demora.

79 Por tanto, es preciso comprobar si, al excluir la aplicación del Reglamento nº 4056/86 a estos gastos y recargos, la Comisión incurrió en un error de Derecho.

80 A este respecto, procede recordar que la elección de la base jurídica de un acto no puede depender únicamente de la convicción de una institución respecto al fin perseguido, sino que debe basarse en elementos objetivos susceptibles de control jurisdiccional (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de marzo de 1987, Comisión/Consejo, 45/86, Rec. p. 1493, apartado 11, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de julio de 1999, Wirtschaftsvereinigung Stahl/Comisión, T-106/96, Rec. p. II-2155, apartado 109). Por otra parte, según jurisprudencia reiterada, la Comisión tiene la obligación, en virtud del artículo 253 CE, de motivar sus decisiones individuales con el fin de proporcionar al interesado una indicación suficiente sobre si la decisión está bien fundada, o si, en su caso, está afectada por algún vicio que permita impugnar su validez, y permitir al juez comunitario ejercer su control sobre la legalidad de ésta; el alcance de esta obligación depende de la naturaleza del acto de que se trate y del contexto en el que se haya adoptado (véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de diciembre de 1996, Van Megen Sports/Comisión, T-49/95, Rec. p. II-1799, apartado 51).

81 En el presente caso, procede señalar primeramente que del considerando 125 de la Decisión impugnada resulta que la Comisión no definió el reglamento aplicable

respecto a todos los gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido, sino únicamente respecto a los principales. En efecto, como ya se ha señalado antes, la Decisión impugnada sólo describe la aplicación de los reglamentos pertinentes por lo que respecta a seis gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido, a saber, el BAF, el CAF, los THC, los LCLSC, los gastos de detención y los gastos de demora. Pues bien, a tenor de la Decisión impugnada, el acuerdo controvertido, que constituye una infracción del artículo 81 CE, apartado 1, no se limita a prohibir la concesión de descuentos específicamente en relación con los seis gastos y recargos referidos, sino respecto a todos los gastos y recargos aplicados por las demandantes en el tráfico entre el norte de Europa y Extremo Oriente. A este respecto, de los considerandos 28 y 29 de la Decisión impugnada, el último de los cuales se remite al anexo II, se desprende que el acuerdo controvertido también contemplaba otros gastos y recargos, como la prima de equipos especiales, el recargo de guerra, y gastos extraordinarios relativos a los destinos optativos, al cambio de destino, a la modificación de las condiciones de entrega y al transporte de mercancías cuyo valor supera la responsabilidad normal del transportista con arreglo al conocimiento de embarque.

82 Resulta obligado señalar que, si bien la Decisión impugnada describe, en el anexo II, el objeto de cada uno de los gastos y recargos mencionados, no identifica, en cambio, los reglamentos aplicables a algunos de ellos. Pues bien, de los considerandos 126 a 130 de la Decisión impugnada resulta que, en lo que atañe a los seis gastos y recargos que en ellos se mencionan, varios reglamentos distintos pueden ser aplicables, en su caso, acumulativamente.

83 Procede señalar a continuación, por lo que respecta a los THC, LCLSC, gastos de detención y de demora, que la Decisión impugnada se limita a indicar que el Reglamento nº 4056/86 no es aplicable debido a que los servicios a que se refieren estos suplementos no son servicios de transporte marítimo propiamente dichos. A este respecto, la Decisión impugnada expone, a lo sumo, en relación con los dos primeros, que se refieren a servicios de manipulación efectuados en el interior del puerto o de la terminal y, en relación con los dos siguientes, que atañen a operaciones equivalentes, respectivamente, a servicios de almacenamiento de mercancías y de alquiler de equipos.

84 Sin embargo, ha de reconocerse que estas afirmaciones de carácter general no explican las razones precisas por las que, habida cuenta del tenor del artículo 1, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 4056/86, los gastos y recargos controvertidos no entran en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, tal como lo definen estas disposiciones. Pues bien, en el considerando 142 de la Decisión impugnada, la propia Comisión indica que los servicios portuarios, los servicios de transporte terrestre y los servicios de estiba y desestiba constituyen servicios auxiliares del transporte marítimo. En estas circunstancias, correspondía con más razón a la Comisión explicar, en la Decisión impugnada, los motivos por los cuales tales servicios auxiliares al transporte marítimo, servicios que, por otra parte, son facturados por los transportistas marítimos en el marco de la tarifa marítima, no constituyen servicios de transporte marítimo sujetos al Reglamento nº 4056/86.

85 Habida cuenta de la inexistencia de toda indicación en la Decisión impugnada en cuanto a la base jurídica empleada por lo que respecta a determinados gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido y en cuanto a las razones que justifican la no aplicación del Reglamento nº 4056/86 a los THC, LCLSC, gastos de detención y de demora, el Tribunal de Primera Instancia no puede, por consiguiente, descartar que la Comisión efectuara, en la Decisión impugnada, una aplicación errónea de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 a los gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido. No obstante, sin que sea necesario pronunciarse sobre este punto en este momento, procede determinar primeramente si el error en cuanto a la base jurídica que pueda haber cometido la Comisión produjo consecuencias negativas para las demandantes. En efecto, en las presentes circunstancias, puesto que la Decisión impugnada se fundamenta en tres bases jurídicas, una de las cuales no es puesta en tela de juicio por las demandantes, el error cometido por la Comisión únicamente podría justificar la anulación de la Decisión impugnada si existieran dichas consecuencias negativas para las demandantes (véase, en este sentido, la sentencia Union internationale des chemins de fer/Comisión, citada en el apartado 57 *supra,* apartado 58).

86 Pues bien, procede recordar que del considerando 124 de la Decisión impugnada se desprende que, en el presente caso, la Comisión aplicó acumulativamente los procedimientos contemplados en los Reglamentos nºs 17, 1017/86 y 4056/86. En efecto, está acreditado que, antes de adoptar la Decisión impugnada, la Comisión respetó todas las formalidades procedimentales previstas en los Reglamentos

nos 17, 1017/68 y 4056/86. Así, la Comisión, por un lado, consultó a los tres comités consultivos en materia de acuerdos y posiciones dominantes constituidos por los Reglamentos nos 17, 1017/68 y 4056/86 y, por otro lado, dejó transcurrir un plazo de al menos 20 días tras la emisión de sus dictámenes, conforme al artículo 17 del Reglamento nº 1017/68. Por consiguiente, la Comisión obró correctamente al estimar, en el considerando 124 de la Decisión impugnada, que, aun en el caso de que se hubiera equivocado al determinar el reglamento o reglamentos aplicables a cada posible gasto o recargo, las partes se habían visto protegidas por las garantías de procedimiento establecidas en todos los reglamentos aplicables. En esta medida, el hecho de haber recurrido erróneamente a los Reglamentos nos 17 y 1017/68 como base jurídica de la Decisión impugnada no puede suponer un perjuicio para las demandantes.

87 No obstante, las demandantes aducen que el error en cuanto a la base jurídica cometido por la Comisión supuso para ellas consecuencias negativas de tres tipos, que justifican la anulación de la Decisión impugnada.

88 En primer lugar, señalan que la Decisión impugnada les impone multas sobre la base de los Reglamentos nos 17 y 1017/68. Puesto que la Comisión sólo dispone de la facultad de imponer multas sobre la base de los reglamentos de aplicación del artículo 81 CE y no directamente sobre la base de esta última disposición, las multas impuestas, en la medida en que la infracción apreciada se basa erróneamente en estos Reglamentos, carecen de toda base jurídica, al menos parcialmente en sus dos terceras partes.

89 La tesis de las demandantes se basa en la premisa según la cual la Decisión impugnada debería entenderse como un haz de decisiones individuales distintas, cada una de las cuales se refiere a uno de los gastos o recargos controvertidos. En estas circunstancias, cada decisión basada erróneamente en el Reglamento nº 17 o nº 1017/68 carece de base jurídica en la medida en que impone multas y, por consiguiente, debería ser anulada.

90 Sin embargo, resulta obligado señalar que esta tesis no halla sustento alguno en la Decisión impugnada.

91 Primero, es preciso señalar que dicha Decisión estima, en particular en el considerando 133, que las demandantes infringieron el artículo 81 CE no por la existencia de varios acuerdos distintos cuyo objeto individual fuera prohibir los descuentos respecto a un gasto o recargo determinado, sino por la existencia de un acuerdo único destinado a prohibir la concesión de descuentos respecto a todos los gastos y recargos facturados por las compañías marítimas partes del FETTCSA. A tenor de los considerandos 35 y 36 de la Decisión impugnada, dicho acuerdo figura en un documento único, a saber, el acta de una reunión del FETTCSA celebrada el 9 de junio de 1992.

92 A continuación, debe subrayarse que las multas sancionan la infracción apreciada en la Decisión impugnada debido al objeto del acuerdo controvertido encaminado a restringir la competencia, sin tener en cuenta sus efectos sobre el nivel de los precios de los servicios que son objeto de los gastos y recargos controvertidos. En particular, de los considerandos 176 y 179 de la Decisión impugnada resulta que las multas se impusieron sobre la base de los tres Reglamentos considerados acumulativamente. Pues bien, las demandantes admitieron en la vista no poder identificar el menor indicio o elemento de la Decisión impugnada que pudiera sustentar la existencia de una distribución del importe de la multa en función del efecto del acuerdo controvertido sobre cada uno de los servicios contemplados en los reglamentos pertinentes.

93 Por último, es preciso observar que la Decisión impugnada se adoptó al término de un procedimiento administrativo único respetando las exigencias previstas en cada uno de los tres reglamentos aplicables. En particular, está acreditado que cada uno de los tres comités consultivos establecidos por los Reglamentos n^{os} 17, 1017/68 y 4056/86 fue consultado sobre el conjunto de los gastos y recargos a que se refiere la Decisión impugnada.

94 En estas circunstancias, en la medida en que las propias demandantes admiten que el Reglamento nº 4056/86 constituye una base jurídica apropiada para la Decisión impugnada, resulta obligado concluir que, aun cuando a determinados gastos y recargos contemplados en la Decisión impugnada no les fueran aplicables los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 basta como fundamento de la facultad de la Comisión para imponer la totalidad de las multas que sancionan la celebración del acuerdo controvertido.

95 En segundo lugar, las demandantes señalan que, si la Decisión impugnada pasara a formar parte del acervo comunitario, los operadores de transporte marítimo regular ya no podrían acogerse a la exención por categoría prevista en el Reglamento nº 4056/86 para sus acuerdos sobre los gastos y recargos y se verían así obligados a notificarlos con vistas a una exención individual conforme a los Reglamentos nºs 17 y 1017/68.

96 A este respecto, no obstante, procede recordar que es pacífico entre las partes que el FETTCSA no es una conferencia marítima en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86 y que las compañías marítimas signatarias del acuerdo controvertido no pueden, por tanto, acogerse a la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento para determinados acuerdos de fijación de precios. En consecuencia, contrariamente a la tesis de las demandantes, la Decisión impugnada no puede llegar a ser un elemento del acervo comunitario que quepa imponer como tal a las conferencias marítimas. En efecto, sea cual fuere el contenido de las apreciaciones efectuadas por la Comisión en los considerandos 123 a 130 de la Decisión impugnada respecto a la aplicación del Reglamento nº 4056/86 a los gastos y recargos contemplados en el acuerdo controvertido, basta observar, sin que sea necesario pronunciarse sobre el fundamento de dichas apreciaciones, que las demandantes siguen siendo libres de no notificar a la Comisión los acuerdos que celebren en el seno de las conferencias marítimas para fijar el importe de los gastos y recargos si consideran que les es aplicable la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86. Por otra parte, conservan, en cualquier caso, el derecho a impugnar ante el Tribunal de Primera Instancia cualquier posible apreciación futura que la Comisión pudiera efectuar a este respecto.

97 En tercer y último lugar, las demandantes sostienen que, en la medida en que los Reglamentos nºs 17, 1017/68 y 4056/86 reflejan orientaciones diferentes en materia de política económica y de legislación, no cabe presumir que la evaluación de un acuerdo respecto a los Reglamentos nºs 17 o 1017/68 incluya una apreciación justa del conjunto de los elementos pertinentes para un análisis del acuerdo respecto al Reglamento nº 4056/86 y a su contexto económico y práctico.

98 A este respecto, es preciso reconocer que el Reglamento nº 4056/86 se adoptó, a tenor de su quinto considerando, con el fin de responder a la doble necesidad de, por una parte, prever reglas de aplicación que permitan a la Comisión garantizar que la competencia no se vea indebidamente falseada en el mercado común y, por otra, evitar una excesiva regulación del sector. Así, el Tribunal de Primera Instancia ya ha subrayado que el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 prevé una exención por categoría absolutamente excepcional para los acuerdos horizontales de fijación de los precios del transporte marítimo concluidos por los miembros de conferencias marítimas debido a la función estabilizadora de éstas (sentencia Compagnie générale maritime y otros/Comisión, citada en el apartado 15 *supra,* apartado 254). En estas circunstancias, por tanto, no cabe excluir en principio, como correctamente sostienen las demandantes, que la apreciación de un acuerdo o de una práctica en el marco del Reglamento nº 4056/86 pudiera, al menos en determinados aspectos, ser diferente de la efectuada en el marco de los Reglamentos nºs 17 o 1017/68.

99 En el presente caso, no obstante, resulta obligado señalar que, si bien las demandantes aducen la posibilidad de que su acuerdo hubiera sido objeto de una apreciación diferente de haber sido examinado exclusivamente sobre la base del Reglamento nº 4056/86, no precisan en absoluto en qué habría podido diferenciarse dicha apreciación y no presentan ningún elemento que pueda sustentar su alegación.

100 Por otra parte, procede recordar que, en el presente caso, la infracción observada en la Decisión impugnada consiste en un acuerdo que prohíbe la concesión de descuentos en los gastos y recargos concluido entre los miembros de una

conferencia marítima, la FEFC, y compañías independientes. Por las razones que se expondrán en el marco del motivo basado en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, tal acuerdo debe ser considerado un acuerdo horizontal de fijación colectiva de los precios. Pues bien, procede recordar que los acuerdos horizontales que prevén la fijación de los precios, además de estar expresamente prohibidos por el artículo 81 CE, apartado 1, letra a), y el artículo 2, letra a), del Reglamento nº 1017/68, constituyen infracciones manifiestas del Derecho comunitario de la competencia (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, Montedipe/Comisión, T-14/89, Rec. p. II-1155, apartado 265, y de 6 de abril de 1995, Tréfilunion/Comisión, T-148/89, Rec. p. II-1063, apartado 109). Otro tanto ocurre en el marco del Reglamento nº 4056/86, puesto que el acuerdo de fijación de precios controvertido, al haberse concluido entre los miembros de una conferencia marítima y compañías independientes, menoscaba la competencia efectiva ejercida por las compañías marítimas no encuadradas en conferencias, mientras que, a tenor del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, la existencia de una competencia efectiva por parte de los servicios regulares no sometidos a conferencias constituye una de las principales justificaciones de la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento. Así, a tenor del artículo 7, apartado 2, letra b), inciso i), del Reglamento nº 4056/86, todo acto de una conferencia que implique la eliminación de una competencia efectiva o potencial externa a la conferencia puede justificar la retirada por la Comisión de la exención por categoría.

101 Por tanto, procede considerar que las demandantes no han demostrado de qué manera el hecho de recurrir a los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 en vez del Reglamento nº 4056/86 como base jurídica de la Decisión impugnada respecto a determinados gastos y recargos controvertidos pudo haber supuesto una apreciación diferente del acuerdo controvertido.

102 Por consiguiente, no cabe apreciar ninguna de las consecuencias negativas alegadas por las demandantes.

103 En consecuencia, sin que sea necesario examinar si la Comisión cometió un error de Derecho al basar la Decisión impugnada en los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, procede desestimar el motivo de las demandantes basado en una elección errónea

de la base jurídica, por cuanto el error alegado no privó a las partes de las garantías de procedimiento establecidas en los reglamentos pertinentes y no produjo ninguna consecuencia negativa en su situación jurídica.

Sobre la vulneración del derecho de defensa

a) Alegaciones de las partes

104 Las demandantes reprochan a la Comisión no haber efectuado, en ningún momento del procedimiento administrativo, un examen profundo de la normativa aplicable a los diferentes gastos y recargos que son objeto de la Decisión impugnada.

105 Las demandantes alegan que, en una primera fase, la Comisión estimó que el FETTCSA entraba en su totalidad en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86. Así, comunicó supuestamente a las partes, en su escrito de 28 de septiembre de 1992, que, a menos que se notificara el FETTCSA con vistas a la solicitud de una exención individual con arreglo al Reglamento nº 4056/86, las demandantes corrían el riesgo de ser multadas. La Comisión, según afirman, modificó seguidamente su postura en el pliego de cargos de 19 de abril de 1994, en el que afirma que a los gastos y recargos contemplados en el FETTCSA les eran aplicables a la vez los Reglamentos nºs 4056/86, 1017/68 y 17, sin indicar la normativa aplicable a cada uno de los gastos o recargos en relación con los cuales se reprochaba el no haber acordado descuentos. Las demandantes aducen que fue en la Decisión impugnada, en los considerandos 123 a 130, cuando la Comisión efectuó por primera vez un análisis específico de la normativa aplicable a cada uno de los gastos y recargos controvertidos.

106 En consecuencia, las demandantes estiman que su derecho de defensa fue vulnerado en la medida en que no tuvieron la posibilidad de comentar o rebatir

las razones por las que la Comisión optó por basar su Decisión en los Reglamentos nos 17, 1017/68 y 4056/86. Sostienen que de la jurisprudencia se desprende que el pliego de cargos debe contener no sólo los principales elementos de hecho, sino también los principales elementos de Derecho en los que se ha basado y que sean necesarios para hacer comprensible el razonamiento que ha guiado a la Comisión (sentencias del Tribunal de Justicia de 4 de julio de 1963, Alemania/Comisión, 24/62, Rec. p. 131, y de 15 de julio de 1970, ACF Chemiefarma/Comisión, 41/69, Rec. p. 661).

107 A título individual, Senator Lines subraya que de la jurisprudencia de la Comisión Europea de Derechos Humanos sobre la base del artículo 6, apartado 3, del CEDH se desprende que un acusado tiene derecho a ser informado no sólo de la causa de la acusación, es decir, de los hechos materiales que se le imputan y en los que se basa la acusación, sino también de la naturaleza de ésta, es decir, de la calificación jurídica de los hechos materiales. Pues bien, alega que, en el presente caso, la Comisión no expuso todos los argumentos jurídicos sobre los que tenía la intención de basar su decisión.

108 La Comisión solicita que se desestime la alegación basada en la vulneración del derecho de defensa.

b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

109 Cabe recordar que, según reiterada jurisprudencia, el pliego de cargos debe contener una exposición de éstos redactada en términos suficientemente claros, aunque sean concisos, para que los interesados puedan conocer efectivamente qué comportamientos les reprocha la Comisión. En efecto, sólo si cumple este requisito puede el pliego de cargos desempeñar la función que le atribuyen los reglamentos comunitarios y que consiste en facilitar a las empresas y asociaciones

de empresas todos los elementos necesarios para que puedan defenderse de forma eficaz antes de que la Comisión adopte una decisión definitiva (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Mo Och Domsjö/Comisión, T-352/94, Rec. p. II-1989, apartado 63, y Enso Española/Comisión, T-348/94, Rec. p. II-1875, apartado 83). Además, es jurisprudencia reiterada que se cumple dicho requisito cuando la decisión no imputa a los interesados infracciones diferentes a las mencionadas en el pliego de cargos y cuando sólo tiene en cuenta los hechos sobre los que los interesados han tenido posibilidad de justificarse (sentencia ACF Chemiefarma/Comisión, citada en el apartado 106 *supra,* apartados 26 y 94).

110 En el presente caso procede observar, primeramente, que, si bien la Comisión, en la Decisión impugnada, retiró tres de los cuatro cargos previamente considerados, consta que no añadió ningún otro y no tuvo en cuenta pruebas distintas a las mencionadas en el pliego de cargos, a saber, el acta de 9 de junio de 1992. Además, las demandantes no niegan haber podido conocer, mediante el mencionado pliego, la infracción apreciada en la Decisión impugnada, a saber, la conclusión de un acuerdo que preveía no conceder descuentos en las tarifas publicadas de gastos y recargos. Esta infracción se menciona, concretamente, en los apartados 20 a 24, 47, 78 a 81, 119, 124 y 128 del pliego de cargos. En estas circunstancias, no cabe negar que el pliego de cargos permitió a las demandantes conocer efectivamente los comportamientos que la Comisión les reprochaba.

111 Seguidamente, por lo que respecta concretamente a la elección de la base jurídica, procede subrayar que el pliego de cargos indica expresamente, en el apartado 5, que, a juicio de la Comisión, al FETTCSA le son aplicables los Reglamentos n^{os} 4056/86, 1017/68 y 17. Es más, en el apartado 97 del pliego de cargos, la Comisión explica que los gastos y recargos controvertidos se refieren a los servicios de transporte marítimo que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86, a los servicios de transporte terrestre contemplados en el Reglamento n° 1017/68 y a los servicios portuarios que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 17. Este apartado se refleja en el considerando 123 de la Decisión impugnada. Por último, en sus apartados 144 a 149, el pliego de cargos considera la aplicación de los artículos 2, 3 y 5 del Reglamento n° 1017/68 y la aplicación del Reglamento n° 17 a los gastos y recargos controvertidos. Estos

apartados se reflejan en los considerandos 144, 161 y 163 a 175 de la Decisión impugnada. Por tanto, procede estimar que el pliego de cargos indicaba claramente la base jurídica sobre la que la Comisión se proponía adoptar la Decisión impugnada.

112 No obstante, las demandantes alegan que la Comisión no efectuó, en el pliego de cargos, un examen profundo de la normativa aplicable a los diferentes gastos y recargos objeto de la Decisión impugnada. Reprochan así a la Comisión el carácter novedoso, en relación con el pliego de cargos, de los considerandos 125 a 130 de la Decisión impugnada, los cuales indican la medida en que los Reglamentos n^{os} 17, 1017/68 y 4056/86 se aplican a los gastos y recargos controvertidos.

113 Sin embargo, es preciso subrayar que los considerandos 125 a 130 de la Decisión impugnada fueron incluidos en dicha Decisión precisamente tras la observación de las demandantes, formulada en la respuesta al pliego de cargos, según la cual, ante la falta de identificación en el pliego de cargos de los servicios a los que resultaba aplicable cada reglamento, no les era posible rebatir el razonamiento de la Comisión a este respecto. Pues bien, el hecho de tener en cuenta un argumento alegado por una empresa en el procedimiento administrativo, sin dar a dicha empresa la oportunidad de ser oída al respecto antes de la adopción de la decisión final, no puede constituir, en cuanto tal, una violación de su derecho de defensa (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de octubre de 1999, Irish Sugar/Comisión, T-228/97, Rec. p. II-2969, apartado 34, confirmada mediante auto del Tribunal de Justicia de 10 de julio de 2001, Irish Sugar/Comisión, C-497/99 P, Rec. p. I-5333, apartado 24).

114 Por otra parte, resulta obligado señalar que las demandantes no explican en qué puede perjudicarles el razonamiento que condujo a la Comisión a aplicar los reglamentos pertinentes a cada uno de los principales gastos y recargos controvertidos. Pues bien, en primer lugar, ya se ha señalado más arriba que, en la medida en que se trata de una infracción manifiesta de las normas comunitarias sobre la competencia, la base jurídica elegida por la Comisión para fundamentar la adopción de su decisión no puede tener efecto alguno sobre la

apreciación del acuerdo respecto al artículo 81 CE. En segundo lugar, las propias demandantes consideran que el Reglamento nº 4056/86 constituye una base jurídica apropiada para la Decisión impugnada. Pues bien, ya se ha declarado que dicho Reglamento basta para fundamentar las imputaciones de la Comisión. En este contexto, por tanto, no es posible que el razonamiento que llevó a la Comisión a aplicar los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 les causara un perjuicio. Por el contrario, ya se ha señalado más arriba que el hecho de recurrir a los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 condujo a la Comisión a conceder a las demandantes garantías de procedimiento adicionales, toda vez que se consultó a los tres comités consultivos establecidos por los Reglamentos nºs 17, 1017/68 y 4056/86 y que la Comisión dejó transcurrir un plazo de al menos veinte días tras las consultas antes de adoptar la Decisión impugnada. En tercer y último lugar, puesto que las demandantes estaban informadas acerca de las bases jurídicas sobre las que la Comisión tenía la intención de fundamentar su decisión, nada les impedía cuestionar, en su respuesta al pliego de cargos, la elección de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 como bases jurídicas de la actuación de la Comisión. Queda así de manifiesto que las consideraciones que la Decisión impugnada dedica a la base jurídica son ajenas a todo cargo nuevo, pues sólo se refieren a comportamientos sobre los que las empresas ya habían ofrecido explicaciones (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de octubre de 2002, LVM y otros/Comisión, asuntos acumulados C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P a C-252/99 P y C-254/99 P, Rec. p. I-8375, apartado 103).

115 Por consiguiente, es infundada la alegación de las demandantes basada en una vulneración del derecho de defensa.

Conclusión sobre el motivo

116 De lo anterior se desprende que procede desestimar en su totalidad el motivo basado en una elección errónea de la base jurídica de la Decisión impugnada y en una vulneración del derecho de defensa a este respecto.

2. Sobre los motivos basados en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 y en una falta de motivación a este respecto

Alegaciones de las partes

117 Las demandantes alegan que la Comisión infringió el artículo 81 CE, apartado 1, y el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 al considerar, en el artículo 1 de la Decisión impugnada, que las partes del FETTCSA vulneraron estas disposiciones mediante la conclusión de un «acuerdo de no conceder descuentos sobre tarifas publicadas para gastos y recargos».

118 En primer lugar, las demandantes sostienen que la Comisión cometió un error de Derecho al deducir, a partir del acta de la reunión de 9 de junio de 1992, que las partes del FETTCSA concluyeron un acuerdo para no conceder descuentos en los gastos y recargos que figuraban en sus tarifas. Las demandantes reconocen que la formulación del acta se presta a tal interpretación. No obstante, alegan que el objeto del acuerdo a que se refiere dicha acta consistía únicamente en el compromiso de cada compañía marítima parte en el acuerdo de renunciar al sistema de tarifas globales netas, para, en lo sucesivo, mencionar separadamente, en sus ofertas de precios a los cargadores y en las facturas, los diferentes gastos y recargos aplicables. Sostienen que el objetivo de las partes del FETTCSA mediante este acuerdo no era, por tanto, prohibir la concesión de descuentos en los gastos y recargos, sino permitir a los cargadores comparar los elementos respectivos de las diversas tarifas globales, en particular por lo que respecta al importe de los gastos y recargos exigidos por cada compañía marítima.

119 Las demandantes aducen que esta interpretación se apoya en varios elementos.

120 En primer lugar, alegan que esta interpretación se desprende del propio texto del acta, que se refiere explícitamente al hecho de que determinados contratos fueron concluidos en el pasado sobre una base global neta, lo que significa que los elementos constitutivos de las tarifas ofrecidas a los cargadores no aparecen desglosados. A su juicio, esta referencia demuestra que el objeto del acuerdo concluido por las partes del FETTCSA durante la reunión de 9 de junio de 1992 era simplemente mencionar separadamente, en sus ofertas de precios a los cargadores y en sus facturas, los diferentes suplementos aplicables.

121 En segundo lugar, por su conocimiento del sector de los transportes marítimos, la Comisión no podía, según las demandantes, ignorar el temor de los transportistas marítimos en aquella época de que la oferta de tarifas globales llevara a la facturación de precios inferiores a los costes. Afirman que éste es el contexto en el que los miembros de la FEFC establecieron, el 1 de enero de 1990, una nueva tarifa en cinco partes, la NT 90, en la que los suplementos se especifican claramente y se indican aparte del flete marítimo y del flete interior. Sostienen que la Comisión reconoció las ventajas de tales disposiciones en su Decisión 94/985. Además, continúan, la cuestión de las tarifas globales y la prohibición de aplicar precios inferiores a los costes fue también objeto de discusiones con la Comisión en el marco de los procedimientos relativos al «Trans Atlantic Agreement» (véase, a este respecto, el auto del Presidente del Tribunal de Primera Instancia de 22 de noviembre de 1995, Atlantic Container Line y otros/Comisión, T-395/94 R II, Rec. p. II-2893) y al «Trans Atlantic Conference Agreement» (asunto IV/37.396).

122 En tercer lugar, las demandantes subrayan que la carta de la Secretaría del FETTCSA a la Comisión de 19 de octubre de 1992 explicaba de manera detallada que la FEFC había establecido en 1990 una nueva tarifa dividida en cinco partes para hacer más transparentes las tarifas y reflejar clara e individualmente los diferentes elementos de la tarifa de flete.

123 En cuarto y último lugar, sostienen que el propio objeto del FETTCSA pretendía, según los términos del acuerdo de 5 de marzo de 1991, eliminar cualquier carácter arbitrario de los gastos y recargos y establecer o aplicar normas

uniformes respecto a la estructura y las condiciones de aplicación de las tarifas de transporte. Por tanto, según las demandantes, el objeto del FETTCSA no era establecer tarifas comunes, sino un método común para el cálculo de los gastos y recargos.

124 A la luz de estos elementos, las demandantes consideran que el acta de la reunión de 9 de junio de 1992 no puede constituir una prueba suficiente de las alegaciones de la Comisión en cuanto a la existencia de un acuerdo contrario al artículo 81 CE, apartado 1, y al artículo 2 del Reglamento nº 1017/68. En la medida en que el acta de que se trata se presta a diversas interpretaciones, y habida cuenta de que la interpretación alternativa de las partes es plausible, la interpretación de la Comisión sólo podría mantenerse si existe un conjunto de indicios serios, precisos y concordantes (sentencias del Tribunal de Justicia de 28 de marzo de 1984, CRAM y Rheinzink/Comisión, asuntos acumulados 29/83 y 30/83, Rec. p. 1679, y de 31 de marzo de 1993, Ahlström Osakeyhtiö y otros/Comisión, denominada «Pasta de madera II», asuntos acumulados C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 y C-125/85 a C-129/85, Rec. p. I-1307). La Comisión, según las demandantes, no aporta tales indicios. Además, sostienen que de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 26 de octubre de 2000, Bayer/Comisión (T-41/96, Rec. p. II-3383), se desprende que, a falta de documento escrito probatorio, corresponde a la Comisión demostrar la existencia de un acuerdo de voluntades relativo a la infracción alegada.

125 Por último, en cualquier caso, las demandantes sostienen que la Decisión impugnada adolece de una falta de motivación en la medida en que se limita, en el considerando 36, a indicar que «a la luz del texto del acta, a la Comisión no le convence la interpretación del acuerdo que realizan las partes».

126 En segundo lugar, las demandantes alegan que la Comisión cometió un error de Derecho al considerar que un acuerdo que prohíbe conceder descuentos tiene por objeto restringir sensiblemente la competencia, en el sentido del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68.

127 Las demandantes subrayan que las partes del FETTCSA no llegaron a un acuerdo acerca de la cuantía de los gastos y recargos que habría que facturar. En efecto, a pesar del acuerdo concluido el 9 de junio de 1992, las compañías independientes conservaban la facultad, según las demandantes, de continuar publicando sus propias tarifas en competencia con las publicadas por los miembros de la FEFC. Afirman que, además, la Comisión no probó que las partes del FETTCSA hubieran acordado no reducir la cuantía de sus gastos y recargos. En consecuencia, el acuerdo controvertido no constituye una clásica práctica colusoria de fijación de precios. A juicio de las demandantes, correspondía, por tanto, a la Comisión demostrar que las partes del acuerdo controvertido tenían la intención real de restringir la competencia o que el acuerdo controvertido tenía ese efecto.

128 En tercer lugar, las demandantes alegan que la Decisión impugnada parece estimar, en los considerandos 136 y 137, que un acuerdo que prevé dejar de aplicar tarifas globales netas para aplicar tarifas desglosadas con objeto de proporcionar claridad a los cargadores restringe la competencia de manera apreciable, en el sentido del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68.

129 Según las demandantes, lejos de restringir la competencia, un acuerdo de esta índole permite a los cargadores identificar con mayor seguridad al transportista competitivo tanto desde el punto de vista del flete marítimo como del flete interior. En cualquier caso, las demandantes estiman que, en la medida en que la Comisión considera que un acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas es contrario al Derecho comunitario de la competencia, la Decisión impugnada está insuficientemente motivada.

130 La Comisión solicita que se desestimen todas las alegaciones formuladas por las demandantes en apoyo de este motivo.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

a) Sobre la prueba de la infracción y la motivación de la Decisión impugnada a este respecto

131 Con el fin de examinar si, en el presente caso, la Comisión probó suficientemente con arreglo a Derecho la infracción imputada a las demandantes, procede, en primer lugar, identificar precisamente los límites de la infracción apreciada por la Decisión impugnada, así como los elementos probatorios empleados por la Comisión en apoyo de esta apreciación, y comprobar a continuación si dichos elementos bastaban para permitir a la Comisión concluir que existía dicha infracción.

132 Por lo que respecta, en primer lugar, a la delimitación de la infracción de que se trata, del artículo 1 de la Decisión impugnada resulta que la Comisión estimó que las demandantes infringieron las disposiciones del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, al concluir, en el seno del FETTCSA, un acuerdo de no conceder descuentos en los gastos y recargos. Dado que originalmente el FETTCSA agrupaba, además de los miembros de la conferencia FEFC, a compañías marítimas independientes de dicha conferencia, la Comisión precisa a este respecto, en el considerando 17 de la Decisión impugnada, que:

«Los miembros de la FEFC también acuerdan los niveles de los gastos y recargos que eran el objeto del FETTCSA. La presente Decisión sólo se refiere a la extensión a las compañías independientes de la decisión de las compañías de la FEFC de no conceder descuentos en materia de gastos y recargos. En la medida en que se refieren a servicios de transporte marítimo, los gastos y recargos de la FEFC entran dentro del ámbito de aplicación de la exención por categorías aplicable a las conferencias marítimas [...]».

133 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la prueba del acuerdo controvertido, de la Decisión impugnada resulta que la Comisión considera que dicho acuerdo figura en el acta de la reunión celebrada por las partes del FETTCSA el 9 de junio de 1992. Dicha acta, que se reproduce en el considerando 35 de la Decisión impugnada, expone que:

«Conforme a las cláusulas del FETTCSA, debía llegarse a un acuerdo sobre el calendario de imposición de gastos y recargos. El presidente declaró que, de conformidad con las cláusulas del Acuerdo, debía comunicar que los altos directivos de las compañías de la FEFC habían acordado que en la tarifa de la FEFC se cobraría el importe completo de todos los gastos secundarios, incluidos CAF/BAF, etc., a partir del 1 de julio de 1992. Se observó que algunas operaciones se habían acordado sobre la base de tarifas globales netas, por lo que el cambio de las condiciones llevaría algún tiempo, pero que todas las nuevas operaciones incluirían todos los gastos secundarios. Se propuso que todas las partes del FETTCSA cobraran el importe completo de los gastos secundarios en sus propias tarifas individuales en las rutas en dirección este y oeste.

Todas las compañías del FETTCSA presentes dieron su aprobación.»

134 En el considerando 36, la Comisión expone que de esta acta deduce que «las compañías del FETTCSA que asistieron a la reunión (es decir, todas las partes del FETTCSA, excepto Ben Line y POL) acordaron que, a partir del 1 de julio de 1992, dejarían de conceder descuentos de los "gastos secundarios" que figuraban en sus tarifas».

135 Por otra parte, en el considerando 135 de la Decisión impugnada, la Comisión admite que no presentó «pruebas sobre los niveles de precios vigentes». Sin

embargo, recuerda que «para la aplicación del apartado 1 del artículo 81 es suficiente que un acuerdo tenga por objeto restringir la competencia» y que «no es necesario demostrar la puesta en vigor de un acuerdo de estas características».

136 De ello resulta que el único elemento probatorio empleado por la Comisión para demostrar la existencia del acuerdo entre las demandantes para no conceder descuentos en los gastos y recargos es el acta de la reunión de las partes del FETTCSA de 9 de junio de 1992. Por tanto, procede examinar si, al basarse en este único documento, la Comisión probó suficientemente con arreglo a Derecho la existencia de dicho acuerdo.

137 A este respecto, cabe subrayar inmediatamente que las demandantes no niegan ni el hecho de que tuviera lugar una reunión de los altos directivos del FETTCSA el 9 de junio de 1992 ni el contenido y los términos del acta de esta reunión.

138 Pues bien, resulta obligado señalar que de la combinación del segundo apartado y de la última frase del primer apartado de esta acta se desprende que todas las partes del FETTCSA presentes en la reunión del 9 de junio de 1992 dieron su aprobación a la propuesta según la cual «todas las partes del FETTCSA [cobrarían] el importe completo de los gastos secundarios en sus propias tarifas individuales en las rutas en dirección este y oeste».

139 Asimismo, la lectura de esta acta pone claramente de manifiesto que dicha propuesta se basa en la decisión de los altos directivos de las compañías pertenecientes a la FEFC, expuesta por el presidente del FETTCSA, según la cual «en la tarifa de la FEFC se cobraría el importe completo de todos los gastos secundarios [...] a partir del 1 de julio de 1992». A este respecto, el acta precisa además que, si bien el cambio de las condiciones de las operaciones acordadas por los miembros de la FEFC sobre la base de tarifas globales netas llevaría algún tiempo, «todas las nuevas operaciones incluirían todos los gastos secundarios».

140 Por tanto, de los propios términos del acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 se desprende que, por un lado, ésta pone de manifiesto la existencia de un acuerdo entre las partes del FETTCSA para facturar íntegramente los gastos y recargos y, por otro lado, dicho acuerdo se basa en un acuerdo idéntico concluido anteriormente en el seno de la FEFC entre los altos directivos de las compañías pertenecientes a la FEFC.

141 En estas circunstancias, procede admitir que la Comisión podía legítimamente considerar que el acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 constituía una prueba documental directa de la existencia de una voluntad común de las partes del FETTCSA de facturar íntegramente los gastos y recargos a su clientela y de extender así a las partes del FETTCSA que no eran miembros de la FEFC la decisión idéntica adoptada por esta última en el marco de la correspondiente conferencia marítima. Las propias demandantes admitieron explícitamente, tanto en su respuesta al pliego de cargos como en sus escritos ante el Tribunal de Primera Instancia, que la formulación del acta de que se trata se presta a la interpretación que de ella hace la Comisión.

142 Las demandantes estiman, no obstante, que, a la luz de las explicaciones que presentaron durante el procedimiento administrativo, el acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 no puede constituir una prueba suficiente de la infracción apreciada en la Decisión impugnada. En su respuesta al pliego de cargos, explicaron, en efecto, que el objeto del acuerdo reflejado en el acta no era prohibir los descuentos en los gastos y recargos, sino renunciar al sistema de tarifas globales netas para mencionar separadamente, en sus ofertas de precios a los cargadores y en las facturas, los diferentes gastos y recargos aplicables. Las demandantes repitieron estas mismas explicaciones en sus escritos ante el Tribunal de Primera Instancia, así como durante la vista.

143 En apoyo de su interpretación, las demandantes alegan, en primer lugar, que el acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 se refiere explícitamente a las operaciones acordadas sobre la base de tarifas globales netas.

144 En efecto, cabe admitir que el acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 se refiere, en la tercera frase de su primer apartado, al sistema de tarifas globales netas para señalar que la modificación de las operaciones existentes acordadas sobre esta base llevará algún tiempo, pese a la decisión de los altos directivos de las compañías pertenecientes a la FEFC de facturar íntegramente los gastos y recargos a partir del 1 de julio de 1992.

145 Las demandantes no pueden, sin embargo, ampararse en esta simple referencia a las operaciones acordadas sobre la base de tarifas globales netas para sostener que el acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 no recoge un acuerdo de facturación íntegra de los gastos y recargos, sino un acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas. En efecto, lejos de indicar que las partes del FETTCSA decidieron mencionar «separadamente» los gastos y recargos de que se trata, el acta expone en tres ocasiones dentro del mismo apartado la idea de que los suplementos deberán en lo sucesivo facturarse sin que quepa acordar descuentos. En efecto, se indica que «se cobraría el importe completo de todos los gastos secundarios», que «todas las nuevas operaciones incluirían todos los gastos secundarios» y que «se propuso que todas las partes del FETTCSA cobraran el importe completo de los gastos secundarios». Si bien cabe admitir que la expresión «completo» puede, conforme a una interpretación extensiva, referirse a la obligación de mencionar «separadamente» los suplementos, en el sentido de que cada suplemento debería mencionarse por completo en la tarifa, lo cierto, en cambio, es que la referencia al «cobro» de los suplementos indica que todos ellos deberían ser facturados. El empleo del término «cobro» es, por tanto, difícilmente compatible con la interpretación extensiva sostenida por las demandantes y, por el contrario, tiende a confirmar la existencia de un acuerdo que prohíbe conceder descuentos respecto a estos suplementos.

146 Es preciso señalar que la interpretación que las demandantes hacen del acta sería más plausible si, a pesar de lo que sus términos indican claramente, la decisión de los altos directivos de la FEFC expuesta por el presidente del FETTCSA durante la reunión de 9 de junio de 1992 no previera el cobro completo de los gastos y recargos, sino la renuncia a las tarifas globales netas. En la medida en que la Decisión impugnada estima que, mediante el acuerdo controvertido concluido en

el seno del FETTCSA, las demandantes extendieron a las compañías independientes que habían suscrito el FETTCSA una decisión idéntica adoptada anteriormente por la FEFC, el alcance y el contenido de esta última decisión constituyen en efecto otros tantos elementos pertinentes para la interpretación del acuerdo controvertido.

147 No obstante, ni durante el procedimiento administrativo ni durante el procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia trataron las demandantes de negar el hecho de que los miembros de la FEFC adoptaron una decisión que preveía el cobro completo de los gastos y recargos a partir del 1 de julio de 1992. Por el contrario, en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, presentaron documentos que atestiguan la existencia de tal decisión.

148 En efecto, a iniciativa del Tribunal de Primera Instancia, se instó a las demandantes a presentar, a los efectos de la vista, cualquier documento relativo a la decisión de la FEFC por la que se establecía, según los términos del acta de la reunión de 9 de junio de 1992 reproducida en el considerando 35 de la Decisión impugnada, que «en la tarifa de la FEFC se cobraría el importe completo de todos los gastos secundarios, incluidos CAF/BAF, etc., a partir del 1 de julio de 1992».

149 En respuesta a esta petición, las demandantes explicaron en primer lugar que la búsqueda realizada por ellas no les había permitido identificar el menor documento relativo, según sus términos, a la «decisión aparentemente adoptada» por la FEFC con objeto de facturar íntegramente los gastos y recargos. Poco antes de la vista, no obstante, presentaron una carta del presidente de la FEFC, con fecha de 28 de abril de 1992, dirigida a determinados miembros de la FEFC. Pues bien, esta carta indica claramente que, «en Hong Kong, los altos directivos afirmaron enérgicamente que aplicarían íntegramente todos los suplementos con efecto inmediato (THC, CAF, BAF, etc.)» antes de concluir, por lo que respecta al tráfico hacia el este, que «el objeto de la atención actual es la medida en que

pueden restablecerse los suplementos y mejorar las tarifas a partir del 1 de julio, fecha clave prevista a tal efecto» y proponer, con vistas a una próxima reunión de los altos directivos de la conferencia, el siguiente programa:

«Una propuesta simple para esta reunión de los altos directivos sería debatir y acordar métodos que permitan asegurar la confianza entre las compañías con el fin de:

[...]

b. imponer todos los suplementos.»

150 Las demandantes presentaron asimismo el acta de dicha reunión, celebrada en Londres el 8 de junio de 1992 entre los altos directivos de la FEFC. A tenor de su primer apartado, este documento constata que:

«1. El Presidente abrió la reunión refiriéndose a su carta de 28 de abril [de 1992], en la que subrayaba la situación decepcionante del tráfico a pesar de las discusiones mantenidas anteriormente durante el año en las que se acordaron iniciativas para cobrar íntegramente los suplementos y seguir un programa de restablecimiento de las tarifas.»

151 Tras haber subrayado la falta de «confianza» («trust») existente entre las compañías pertenecientes a la FEFC, el documento indica, en los apartados 8.1 y 9.3, que los altos directivos de la FEFC acordaron un plan de acción que fue recogido en dos declaraciones de compromiso («Declaration of Commitment»).

152 La primera de estas declaraciones, relativa al tráfico hacia el este («Eastbound»), prevé que:

«Los siguientes compromisos fueron concluidos y acordados sin reservas por los altos directivos de las compañías pertenecientes a la FEFC abajo firmantes durante la reunión de los altos directivos de la FEFC celebrada en Londres el 8 de junio de 1992:

1. Por lo que respecta al tráfico hacia el este a partir del norte de Europa hacia Oriente Medio:

[...]

b) Se facturarán todos los suplementos, incluyendo el CAF y el BAF, etc., a partir del 1 de julio de 1992 y no habrá ninguna reducción correspondiente del flete marítimo.»

153 Por su parte, la segunda de estas declaraciones, relativa al tráfico hacia el oeste («Westbound»), prevé que:

«Los siguientes compromisos fueron concluidos y acordados sin reservas por los altos directivos de las compañías pertenecientes a la FEFC abajo firmantes durante la reunión de los altos directivos de la FEFC celebrada hoy en Londres:

1. Acuerdo sobre las tarifas entre Europa y Asia relativas al tráfico hacia el oeste

a) Facturación de todos los suplementos, incluyendo el CAF y el BAF, etc.

b) Ninguna reducción correspondiente de las tarifas a partir de hoy.»

154 Teniendo en cuenta que estas declaraciones de la FEFC se adoptaron en una reunión mantenida el 8 de junio de 1992, es decir, el día anterior a la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 que es objeto del acta reproducida en el considerando 35 de la Decisión impugnada, resulta obligado estimar que dichas declaraciones contienen la decisión de las principales compañías de la FEFC que, a tenor de la referida acta, fue presentada, el 9 de junio de 1992, por el presidente del FETTCSA a las demandantes antes de someterles la propuesta de facturar íntegramente los suplementos sobre la base de sus propias tarifas para el tráfico hacia el este y hacia el oeste. Las propias demandantes, por otra parte, reconocieron, en sus respuestas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia, que:

«Habida cuenta de la proximidad en el tiempo de esta reunión con la de las partes del FETTCSA de 9 de junio de 1992 y de la similitud de los términos pertinentes contenidos, respectivamente, en las notas de la FEFC y en el acta del FETTCSA, se diría que se trata del acuerdo de los altos directivos de la FEFC a que se refiere el acta de la reunión del FETTCSA celebrada en dicha fecha.»

155 Pues bien, resulta obligado señalar que ni las declaraciones de la FEFC adjuntas al acta de la reunión de 8 de junio de 1992 ni la carta del presidente de la FEFC de 28 de abril de 1992 prevén la renuncia, por parte de los miembros de la FEFC, a los acuerdos globales netos. Por el contrario, de los términos empleados por estos documentos y del contexto en el que fueron redactados se desprende claramente que los altos directivos de la FEFC acordaron facturar íntegramente los gastos y recargos a partir del 1 de julio de 1992 con el fin de restablecer la «confianza» entre los miembros de la conferencia y luchar contra la erosión de las tarifas.

156 En la medida en que está acreditado que en el acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 figura un acuerdo concluido por las partes del FETTCSA con

objeto de extender a éstas una decisión idéntica adoptada anteriormente por los miembros de la FEFC, los documentos mencionados corroboran, por tanto, la interpretación de la Comisión según la cual las partes del FETTCSA acordaron facturar íntegramente los gastos y recargos.

157 En sus respuestas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia, las demandantes sostuvieron, no obstante, que ni el acta de la reunión de la FEFC de 8 de junio de 1992 ni la carta del presidente de la FEFC de 28 de abril de 1992 se refieren al FETTCSA o a la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992. Esta circunstancia, sin embargo, es irrelevante toda vez que el acta de la reunión del FETTCSA se refiere, por su parte, a la decisión anterior de la FEFC.

158 Las demandantes sostuvieron asimismo que el contenido de una nota interna de Hapag Lloyd fechada el 21 de junio de 1991 reflejaba en términos claros lo que podía acordarse en el seno del FETTCSA. Esta nota interna indica en particular que el FETTCSA «creará un mecanismo común para el cálculo y el establecimiento de estos suplementos». Dicho documento, no obstante, no puede desvirtuar las conclusiones anteriores. Por un lado, se trata de un documento interno redactado unilateralmente por una de las demandantes. Por otro lado, este documento precede en casi un año al acta de la reunión de 9 de junio de 1992. Por tanto, las demandantes no pueden invocarlo para interpretar dicha acta. En cualquier caso, de los términos de la nota de Hapag Lloyd se desprende que ésta no se refiere al acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos, sino al acuerdo FETTCSA celebrado el 5 de marzo de 1991, el cual no es objeto de la declaración de infracción del artículo 1 de la Decisión impugnada.

159 Por tanto, de lo anterior resulta que los documentos presentados por las demandantes en respuesta a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia, lejos de sustentar las explicaciones alternativas de las demandantes que tratan de demostrar que el acuerdo controvertido preveía únicamente la renuncia a las

tarifas globales netas, confirma, por el contrario, que las partes del FETTCSA acordaron, a tenor del acuerdo controvertido, cobrar en su totalidad los gastos y recargos y extender así a sus operaciones el acuerdo idéntico adoptado por los miembros de la FEFC.

160 No obstante, aún debe comprobarse si las demás circunstancias alegadas por las demandantes pueden invalidar esta apreciación.

161 En segundo lugar, las demandantes aducen, en apoyo de su explicación alternativa, que la Comisión conocía la importancia del problema de los efectos nefastos de las tarifas globales netas sobre los precios, ilustrado por la adopción, por parte de los miembros de la FEFC, de la tarifa NT 90, que introduce una tarifa dividida en cinco partes que identifican separadamente cada suplemento.

162 No obstante, la circunstancia de que la FEFC hubiera adoptado, en su caso, una tarifa como la tarifa NT 90, que prevé el desglose de los gastos y recargos para remediar los efectos nefastos de las tarifas globales netas, no invalida en absoluto el hecho de que los miembros de la FEFC pudieran decidir, en el marco del FETTCSA, concluir un acuerdo distinto de la tarifa NT 90, con objeto de prohibir los descuentos en los gastos y recargos.

163 Por los demás, como ya se ha expuesto, de los documentos presentados por las demandantes en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia resulta que el acta de la reunión de 9 de junio de 1992 no se refiere a la tarifa NT 90, que entró en vigor el 1 de enero de 1990, sino a una decisión adoptada por la FEFC el 8 de junio de 1992 que preveía la facturación íntegra de los gastos y recargos por los miembros de la FEFC a partir del 1 de julio de 1992.

164 En tercer lugar, las demandantes alegan que el objetivo del FETTCSA no era establecer tarifas comunes, sino un método común para el cálculo de los suplementos.

165 Sin embargo, resulta obligado señalar que el objetivo declarado del FETTCSA es irrelevante por cuanto la infracción imputada no atañe al FETTCSA como tal, sino a un acuerdo distinto concluido posteriormente en su seno.

166 En cuarto y último lugar, las demandantes exponen que explicaron a la Comisión, en una carta de 19 de octubre de 1992 relativa al FETTCSA, el funcionamiento de la nueva tarifa de la FEFC.

167 No obstante, las explicaciones ofrecidas a la Comisión respecto a la nueva tarifa de la FEFC son irrelevantes por cuanto dichas explicaciones atañen al alcance del acuerdo FETTCSA y no al acuerdo controvertido. Por lo demás, las referidas explicaciones se formularon antes de que la Comisión presentara cargos contra el acuerdo controvertido.

168 Por estas razones, procede concluir que las demandantes no han presentado elementos que puedan rebatir la interpretación del acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 tal como resulta de sus propios términos y tal como la entendió la Comisión en la Decisión impugnada. Por el contrario, los documentos relativos a la FEFC que presentaron en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia confirman esta interpretación.

169 Por consiguiente, sin que sea necesario preguntarse acerca de los motivos por los que la Comisión no trató de obtener, durante el procedimiento administrativo, dichos documentos pese a que el único elemento de prueba que podía acreditar la

infracción hacía referencia a ellos, cabe admitir que la Comisión probó suficientemente con arreglo a Derecho la infracción alegada basándose únicamente en el contenido del acta de la reunión de las partes del FETTCSA celebrada el 9 de junio de 1992.

170 En estas circunstancias, la Comisión también pudo rechazar, sin incurrir en falta de motivación, la interpretación alternativa del acta propuesta por las demandantes, limitándose a señalar, en el considerando 36 de la Decisión impugnada y, en términos similares, en el considerando 136, que «no le convence la interpretación del acuerdo que realizan las partes».

b) Sobre el carácter restrictivo del acuerdo controvertido

171 Está acreditado que la infracción apreciada por la Comisión en la Decisión impugnada atañe a un acuerdo mediante el cual las demandantes, en el seno del FETTCSA, decidieron facturar íntegramente los gastos y recargos cuyo importe fijan ellas mismas en el marco de sus propias tarifas, a saber, sus tarifas individuales en el caso de las partes del FETTCSA que no son miembros de la FEFC, y, en el caso de las partes del FETTCSA que son miembros de la FEFC, la tarifa de la conferencia.

172 A tenor de la Decisión impugnada, en particular de su considerando 131, la Comisión considera que mediante dicho acuerdo las demandantes acordaron no conceder descuentos sobre sus tarifas publicadas de gastos y recargos. En el considerando 133, llega a la conclusión de que «un acuerdo de no conceder descuentos sobre los precios publicados restringe la competencia de precios, de forma contraria a la letra a) del apartado 1 del artículo 81, incluso en el caso de que las partes de dicho acuerdo no se pongan expresamente de acuerdo sobre el nivel de dichos precios publicados».

173 Las demandantes alegan, en primer lugar, que el acuerdo objeto de la Decisión impugnada no restringe sensiblemente la competencia y, por tanto, no está sujeto a la prohibición prevista en las disposiciones del artículo 81 CE, apartado 1, o del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, puesto que no impide a las partes de dicho acuerdo modificar el importe de los gastos y recargos que han de facturarse y, en particular, reducir su cuantía para llevar a cabo una competencia basada en los precios.

174 Esta alegación no puede prosperar. El artículo 81 CE, apartado 1, letra a), prohíbe expresamente los acuerdos entre empresas que tengan por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que consistan en «fijar directa o indirectamente los precios [...] de venta u otras condiciones de transacción». El artículo 2, letra a), del Reglamento nº 1017/68 prevé una prohibición idéntica por lo que respecta a los acuerdos de fijación de los precios de transporte.

175 Un acuerdo, como el del presente caso, que prevé la prohibición, para las demandantes, de conceder descuentos a su clientela sobre las tarifas publicadas de gastos y recargos tiene por objeto, al fijar indirectamente los precios, restringir la competencia, en el sentido del artículo 81 CE, apartado 1, letra a), o del artículo 2, letra a), del Reglamento nº 1017/68, en la medida en que debido a dicho acuerdo las partes del FETTCSA renuncian mutuamente a la libertad de conceder a su clientela descuentos sobre las tarifas publicadas (véanse, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de noviembre de 1975, Fabricants de papiers peints de Belgique y otros/Comisión, 73/74, Rec. p. 1491, apartado 10, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 23 de febrero de 1994, CB y Europay/Comisión, asuntos acumulados T-39/92 y T-40/92, Rec. p. II-49, apartados 84 a 86).

176 A este respecto, de las actuaciones sustanciadas ante el Tribunal de Primera Instancia se desprende que, antes de la conclusión del acuerdo controvertido, las demandantes competían entre sí en lo que atañe al cobro de los gastos y recargos, algunas de ellas renunciando a facturar íntegramente estos suplementos, y que el acuerdo controvertido se concluyó precisamente con el fin de eliminar esta fuente de competencia. Así, procede señalar que, en una carta de 28 de abril de 1992 presentada por las demandantes en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal

de Primera Instancia, el presidente de la FEFC expone en términos claros que «se ha producido un notable deterioro tanto en términos de reducción de las tarifas de flete marítimo como de no facturación de suplementos», antes de proponer la facturación íntegra de los gastos y recargos a los altos directivos de la FEFC. Estas declaraciones efectuadas en el marco de la FEFC, que reflejan la intención de esta última de restringir la competencia, son relevantes en el presente caso a efectos de la apreciación del objeto restrictivo del acuerdo controvertido celebrado en el seno del FETTCSA. En efecto, por un lado, la mayoría de las partes del FETTCSA eran miembros de la FEFC y, por otro lado, el acuerdo controvertido tenía por objeto, como ya se ha señalado, extender a las partes del FETTCSA una decisión idéntica adoptada por la FEFC. De ello se deriva que el acuerdo controvertido tenía un objeto manifiestamente contrario a la competencia.

177 Contrariamente a la tesis de las demandantes, la circunstancia de que dicho acuerdo no prohíba a las demandantes modificar individualmente, en el caso de las compañías independientes, o colectivamente, en el caso de los miembros de la FEFC, la tarifa de los suplementos o del flete no hace que la restricción de la competencia de que se trata no sea sensible.

178 En efecto, es sabido que los gastos y recargos de que se trata pueden representar una parte sustancial del coste total del transporte. Así, las demandantes reconocieron, a tenor de una carta de 19 de octubre de 1992 dirigida por la secretaría del FETTCSA a la Comisión, que los gastos y recargos podían suponer hasta el 60 % del precio total del transporte por lo que respecta al tráfico en dirección este. Así, en el considerando 134 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que «el precio del flete marítimo y el transporte terrestre puede ser inferior a la mitad del precio pagado por el transportista en cuestión, en cuyo caso se reduce el margen del posible descuento sobre el precio global». En estas circunstancias, resulta obligado estimar que, al prohibir a las demandantes conceder descuentos en los gastos y recargos, el acuerdo controvertido tiene por objeto privarlas de su autonomía en materia de fijación de los precios respecto a una parte importante de éstos.

179 Además, en el considerando 92 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló, sin que las demandantes lo pusieran en duda, que las partes del FETTCSA cubrían, en el momento de los hechos, aproximadamente el 86 % de los servicios regulares de transporte en dirección este del norte de Europa a Extremo Oriente.

180 Por último, es preciso tener en cuenta que, en el presente caso, la competencia mediante precios entre las demandantes ya se ve fuertemente reducida habida cuenta de que, en el marco del régimen de exención por categoría establecido por el Reglamento nº 4056/86, las partes del FETTCSA que son miembros de la FEFC aplican una tarifa uniforme o común, como compañías pertenecientes a una conferencia marítima, en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra b), de dicho Reglamento. En este contexto, la restricción adicional de la competencia resultante del acuerdo controvertido es tanto más sensible cuanto que puede menoscabar el mantenimiento de una competencia efectiva, en particular por parte de compañías marítimas no integradas en conferencias. Pues bien, la existencia de dicha competencia constituye, a tenor del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, una de las principales razones que justifican la exención por categoría prevista para las conferencias marítimas, y los actos de las conferencias que supongan un menoscabo de esta competencia pueden llevar, en virtud del artículo 7, apartado 2, letra b), inciso i), de dicho Reglamento, a la retirada de dicha exención.

181 Por tanto, la Comisión obró correctamente al declarar, en el considerando 134 de la Decisión impugnada, que «un acuerdo entre las partes de no conceder descuentos sobre los precios publicados reduce de forma significativa la capacidad de las compañías para competir en lo que se refiere al precio final cobrado a los cargadores», de manera que «esto representa en sí una restricción significativa de la competencia de precios».

182 En estas circunstancias, el hecho de que las partes del FETTCSA no llegaran a un acuerdo acerca de la cuantía de los gastos y recargos es irrelevante a efectos de la aplicación del artículo 81 CE, apartado 1, o del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68.

183 Puesto que el acuerdo controvertido tiene por objeto restringir la competencia y que tal restricción es sensible, la Comisión, contrariamente a lo que sostienen las demandantes en segundo lugar, no tiene que probar la intención de las partes de restringir la competencia o los efectos contrarios a la competencia del acuerdo. En efecto, según una jurisprudencia reiterada, un acuerdo que tiene por objeto restringir la competencia entra en el ámbito de aplicación del artículo 81 CE,

apartado 1, sin que deban tenerse en cuenta sus efectos (véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Ferriere Nord/Comisión, T-143/89, Rec. p. II-917, apartado 30, confirmada mediante sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de julio de 1997, Ferriere Nord/Comisión, C-219/95 P, Rec. p. I-4411, apartados 14 y 15). Por consiguiente, un acuerdo puede infringir el artículo 81 CE, apartado 1, o el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 aun cuando sus términos no se respeten en la práctica (sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1989, Belasco y otros/Comisión, 246/86, Rec. p. 2117, apartado 15).

184 Por tanto, la Comisión obró correctamente al concluir, en el considerando 133 de la Decisión impugnada, que «un acuerdo de no conceder descuentos sobre los precios publicados restringe la competencia de precios, de forma contraria a la letra a) del apartado 1 del artículo 81, incluso en el caso de que las partes de dicho acuerdo no se pongan expresamente de acuerdo sobre el nivel de dichos precios publicados».

185 De ello se deduce que procede desestimar las alegaciones de las demandantes destinadas a poner en duda el carácter sensible de la restricción de la competencia de que se trata.

c) Sobre el acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas

186 Para examinar el fundamento de la alegación según la cual un acuerdo que prevé la renuncia a las tarifas globales netas no restringe sensiblemente la competencia, es preciso comprobar si la Decisión impugnada estima, a tenor de su parte dispositiva, que las partes del FETTCSA infringieron el artículo 81 CE, apartado 1, o el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 al celebrar dicho acuerdo o si esta apreciación constituye el soporte necesario de la parte dispositiva de la Decisión impugnada. En efecto, según la jurisprudencia, cualesquiera que sean los fundamentos en los que se basa un acto lesivo, sólo su parte dispositiva puede producir efectos jurídicos y, en consecuencia, lesivos. En lo que se refiere a las valoraciones efectuadas por la Comisión en los fundamentos de Derecho de la

Decisión impugnada, no pueden constituir, en sí mismas, el objeto de un recurso de anulación, a menos que, en su calidad de fundamentos de Derecho de un acto lesivo, constituyan el soporte necesario de su parte dispositiva (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 17 de septiembre de 1992, NBV y NVB/ Comisión, T-138/89, Rec. p. II-2181, apartado 31).

187 En el presente caso, de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, en particular de su artículo 1, se desprende que la Comisión únicamente aprecia una infracción del artículo 81 CE, apartado 1, por lo que respecta al «acuerdo de no conceder descuentos sobre tarifas publicadas para gastos y recargos celebrado entre las empresas que fueron antiguos miembros del [FETTCSA]». Según la Decisión impugnada, dicho acuerdo figura en el acta de la reunión de las partes del FETTCSA celebrada el 9 de junio de 1992.

188 Por el contrario, la parte dispositiva de la Decisión impugnada no aprecia ninguna infracción por el hecho de que las partes del FETTCSA celebraran un acuerdo para renunciar a las tarifas globales netas. Como ya se ha expuesto, son las demandantes quienes, durante el procedimiento administrativo, sostuvieron que el objetivo de las partes del FETTCSA era poner fin a la práctica de las tarifas globales netas en aras de una mayor transparencia hacia los cargadores, de manera que había de interpretarse en este sentido el contenido del acta de la reunión de 9 de junio de 1992.

189 En respuesta a esta alegación, la Comisión señala, en el considerando 136 de la Decisión impugnada, que «el hecho de que hubiera [...] tarifas globales netas, que las partes admiten haber aprobado no ofrecer en el futuro, es una prueba clara de que existía competencia en el nivel de gastos y recargos» y, en el considerando 137, expone que «además, el acuerdo de no aplicar tarifas "globales netas" se traduce en una mayor transparencia de precios en detrimento de la competencia», dado que «resulta más difícil controlar los precios de un competidor cuando éste aplica tarifas "globales netas" que cuando aplica tarifas desglosadas en sus diferentes componentes».

190 A tenor de estos considerandos, la Comisión indica así a las demandantes que, aunque aceptara su explicación alternativa en relación con el alcance del acta de la reunión de las partes del FETTCSA de 9 de junio de 1992, el acuerdo que habrían concluido entonces, a saber, un acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas, no dejaría de tener determinados efectos negativos en la competencia mediante los precios.

191 No obstante, es preciso señalar que la Comisión no llega a la conclusión, en los considerandos 136 y 137 de la Decisión impugnada, de que un acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas esté prohibido en virtud del artículo 81 CE, apartado 1, o del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, sino que se limita a indicar que un acuerdo de esta índole aumenta la transparencia en detrimento de la competencia al hacer más fácil controlar los precios de los competidores. Por otra parte, de los considerandos 36 y 136 de la Decisión impugnada se desprende claramente que la Comisión rechaza la explicación alternativa ofrecida por las demandantes. Por consiguiente, puesto que la Comisión no estimó que las demandantes hubieran celebrado un acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas, no pudo apreciar la existencia de una infracción por esta causa.

192 En cualquier caso, las apreciaciones efectuadas por la Comisión en los considerandos 136 y 137 no son en absoluto lesivas para las demandantes. Por un lado, como ya se ha señalado, no figuran en la parte dispositiva de la Decisión impugnada. Por otro lado, no constituyen su soporte necesario. En efecto, dado que la Comisión estimó, en el considerando 134, que el acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos reduce de forma significativa la capacidad de las compañías para competir en lo que se refiere al precio final cobrado a los cargadores, lo que representa en sí una restricción significativa de la competencia de precios, sólo le cabía concluir que dicho acuerdo tenía por objeto restringir la competencia, en el sentido del artículo 81 CE, apartado 1, o del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, cualquiera que fuese su apreciación acerca de un eventual acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas, cuya existencia, por lo demás, rechaza.

193 De ello resulta que las apreciaciones contenidas en los considerandos 136 y 137 de la Decisión impugnada, aunque no correspondan a la tesis de las demandantes,

no pueden, por sí mismas, producir efectos jurídicos y, por tanto, perjudicar a las demandantes. En consecuencia, procede declarar la inadmisibilidad del recurso de las demandantes en cuanto tiene por objeto la anulación de la Decisión impugnada en la medida en que prohíbe un acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas.

Conclusiones sobre los motivos

194 Por las razones que han quedado expuestas, procede desestimar los motivos de las demandantes basados en una vulneración del artículo 81 CE, apartado 1, o del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, y en una falta de motivación a este respecto.

3. *Sobre los motivos basados en una inexistente o errónea definición de los mercados de referencia, así como en una falta de motivación a este respecto*

Alegaciones de las partes

195 Las demandantes sostienen que la Decisión impugnada carece de motivación suficiente por cuanto, tras considerar que el acuerdo de no conceder descuentos en los gastos y recargos afectaba a servicios portuarios que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17 y a servicios de transporte terrestre que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68, la Comisión concluyó que dicho acuerdo era contrario al artículo 81 CE, apartado 1, y al artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 y que no podía beneficiarse de la aplicación del artículo 81 CE, apartado 3, y del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68, sin definir los mercados de los servicios a los que se aplican los Reglamentos nºs 17 y 1017/68. Afirman que la Decisión impugnada se limita a definir, en los

considerandos 55 a 122, solamente el mercado de los servicios regulares de transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente.

196 En primer lugar, las demandantes alegan que, dada la falta de definición de los mercados de los servicios incluidos en el ámbito de aplicación de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, la Comisión no efectuó las apreciaciones que constituyen los requisitos previos para la aplicación del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 a los servicios que entran en el ámbito de aplicación, respectivamente, de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68. A su juicio, por tanto, la Decisión impugnada carece de motivación en la medida en que estima que el acuerdo de no conceder descuentos en los gastos y recargos relativos a los servicios de transporte terrestre y a los servicios portuarios constituye una restricción sensible de la competencia en dichos mercados o afecta sensiblemente a los intercambios entre Estados miembros.

197 En respuesta a la alegación de la Comisión según la cual de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, European Night Services y otros/Comisión (asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94, Rec. p. II-3141), resulta que ésta no tiene la obligación de definir el mercado de referencia cuando la restricción de la competencia es manifiesta, las demandantes aducen que, en el presente caso, la infracción alegada no es manifiesta, puesto que se basa en un documento único y ambiguo que, a lo sumo, se refiere a un acuerdo que no entró en vigor y cuyos efectos no están acreditados. Según las demandantes, la Comisión tenía, por tanto, la obligación legal de definir los diversos mercados afectados por el acuerdo controvertido, cosa que, por otra parte, hizo exhaustivamente en lo que atañe al mercado de los servicios de transporte marítimo.

198 En segundo lugar, las demandantes consideran que la Decisión impugnada carece también de motivación en la medida en que no expone las razones por las que el acuerdo controvertido no cumple los requisitos para la aplicación del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 81 CE, apartado 3. Según las demandantes, las conclusiones de la Comisión en la fase del examen de la aplicación del artículo 81 CE y del Reglamento nº 4056/86 al acuerdo controvertido en lo que atañe a los servicios de transporte marítimo no pueden trasladarse sin más a otros mercados no definidos respecto a los cuales ni las cuotas de mercado ni las demás condiciones de competencia han sido objeto del menor examen.

199 Por lo que respecta a la concesión de una exención individual, las demandantes reprochan asimismo a la Comisión no haber cumplido su obligación de examinar si el acuerdo de no conceder descuentos en los gastos y recargos relativos a los servicios de transporte terrestre podía acogerse a una exención individual sobre la base del artículo 11, apartado 4, del Reglamento nº 1017/68. Las demandantes estiman que el considerando 175 de la Decisión impugnada sólo contempla esta posibilidad respecto al acuerdo FETTCSA, pero no respecto al acuerdo en materia de descuentos celebrado en el seno del FETTCSA objeto de la Decisión impugnada.

200 La Comisión considera que procede declarar infundados los motivos de las demandantes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

201 Para examinar el fundamento de los presentes motivos basados en una inexistente o errónea definición de los mercados de referencia y en una falta de motivación a este respecto, es preciso subrayar primeramente que, a tenor del considerando 55 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que el mercado de referencia en lo que respecta a la apreciación del acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos es el de los servicios regulares de transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente. En este marco, en los considerandos 56 a 122 de la Decisión impugnada, la Comisión describió en detalle las razones por las cuales determinadas modalidades de transporte no eran una alternativa a los servicios regulares de transporte marítimo de mercancías en contenedores, así como las condiciones de competencia reinantes en el mercado de estos servicios. Por otra parte, debe señalarse que, en los considerandos 126 a 130 y en el anexo II, la Decisión impugnada describe los gastos y recargos objeto del acuerdo controvertido.

202 Procede recordar también que, en la fase de la apreciación jurídica del acuerdo controvertido, la Comisión estimó, según los considerandos 123 a 130 de la

Decisión impugnada, que los gastos y recargos cubiertos por el acuerdo controvertido atañen a servicios de transporte marítimo que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86, a servicios de transporte terrestre incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68 y a servicios portuarios incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17. Seguidamente, en los considerandos 131 a 144 de la Decisión impugnada, la Comisión afirmó que las demandantes infringieron el artículo 81 CE, apartado 1, letra a), y el artículo 2, letra a), del Reglamento nº 1017/68 al acordar no conceder descuentos sobre las tarifas publicadas para los gastos y recargos controvertidos. Por lo que respecta a la aplicación de esta última disposición, la Comisión expone, en el considerando 144 de la Decisión impugnada, que «las razones expuestas en los considerandos 132 a 143 relativas a la aplicabilidad de dicho apartado 1 [del artículo 81] también se aplican a la aplicabilidad de este artículo 2 [del Reglamento nº 1017/68]». Por último, en los considerandos 162 a 175 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que el acuerdo controvertido no cumplía los requisitos previstos en el artículo 81 CE, apartado 3, y en el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 para la concesión de una exención individual. Por lo que respecta a la aplicación de esta última disposición, la Decisión impugnada precisa, en el considerando 175, que «las mismas razones expuestas en los considerandos 163 a 174, por las que el FETTCSA no cumple las condiciones para acogerse a una exención en virtud del apartado 3 del artículo 81, excluyen la posibilidad de conceder una exención individual de conformidad con el artículo 5 del Reglamento [...] nº 1017/68».

203 Así pues, de la Decisión impugnada resulta que la Comisión aplicó el artículo 81 CE y el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 al acuerdo controvertido en la medida en que afecta a gastos y recargos relativos a servicios portuarios incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17 y a servicios de transporte terrestre incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68, sin haber definido previamente los mercados de dichos servicios, sino basándose en los elementos apreciados por la Decisión impugnada en los considerandos 132 a 143 por lo que respecta al examen del carácter restrictivo de la competencia del acuerdo controvertido, y en los considerandos 163 a 174 por lo que respecta al examen del cumplimiento de los requisitos para la concesión de una exención individual.

204 Por tanto, corresponde al Tribunal de Primera Instancia examinar si, como sostienen las demandantes, la Comisión, al haber aplicado los Reglamentos nºs 17 y 1017/68 al acuerdo controvertido, estaba obligada a definir previamente los

mercados de los servicios incluidos en los ámbitos de aplicación de dichos Reglamentos a efectos de decidir la aplicación del artículo 81 CE y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 a dicho acuerdo o si a tal fin podía legítimamente basarse en los elementos apreciados en los considerandos 132 a 143 y 163 a 174 de la Decisión impugnada.

205 A este respecto, procede señalar primeramente que, si bien estiman que la Comisión debería haber definido los mercados relativos a los servicios contemplados en los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, las demandantes no discuten, en cambio, la descripción y la definición del mercado de los servicios de referencia efectuada en los considerandos 55 a 122. De ello se deriva que, como acertadamente indica la Comisión, las demandantes admiten, implícita pero inequívocamente, que la Comisión definió correctamente el mercado de los servicios de transporte marítimo de que se trata y que estaba justificado que considerara dicho mercado como un mercado de referencia a efectos de la apreciación del acuerdo controvertido respecto al Derecho comunitario de la competencia.

206 A continuación, se ha de recordar que, en el marco de la aplicación del artículo 81 CE, es preciso, en su caso, definir el mercado de referencia para determinar si un acuerdo puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 21 de febrero de 1995, SPO y otros/Comisión, T-29/92, Rec. p. II-289, apartado 74, y de 15 de marzo de 2000, Cimenteries CBR y otros/Comisión, asuntos acumulados T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 y T-104/95, Rec. p. II-491, apartado 1093). En consecuencia, la obligación de delimitar el mercado de referencia en una decisión adoptada con arreglo al artículo 81 CE se impone a la Comisión únicamente cuando, sin dicha delimitación, no es posible determinar si el acuerdo, la decisión de asociación de empresas o la práctica concertada de que se trate puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (sentencia European Night Services y otros/Comisión, citada en el apartado 197 *supra,* apartados 93 a 95 y 103, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de julio de 2000, Volkswagen/Comisión, T-62/98, Rec. p. II-2707, apartado 230).

207 Finalmente, procede subrayar que, según jurisprudencia reiterada, un acuerdo queda al margen de la prohibición del artículo 81 CE, apartado 1, cuando tan sólo restringe la competencia o afecta al comercio entre Estados miembros de una manera insignificante (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 30 de junio de 1966, Société technique minière, 56/65, Rec. p. 337; de 9 de julio de 1969, Völk, 5/69, Rec. p. 295, apartado 7, y de 28 de abril de 1998, Javico, C-306/96, Rec. p. I-1983, apartados 12 y 17).

208 A la luz de la referida jurisprudencia, por tanto, es preciso determinar si, en el presente caso, la Comisión podía llegar a la conclusión de que el acuerdo controvertido restringe la competencia y puede afectar sensiblemente al comercio entre Estados miembros por lo que respecta a los servicios de transporte marítimo, los servicios de transporte terrestre y los servicios portuarios prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente, sin delimitar el mercado o los mercados de referencia.

209 En lo que atañe, en primer lugar, al menoscabo de la competencia, procede subrayar que, como acaba de señalarse en el marco del motivo basado en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, la Comisión obró correctamente al concluir, en el considerando 133 de la Decisión impugnada, que el acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos tiene por objeto restringir la competencia de precios. Pues bien, consta que dicho acuerdo se celebró entre compañías marítimas que compiten directamente en el mercado del transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente.

210 Procede recordar que los acuerdos horizontales que prevén la fijación de los precios, además de estar expresamente prohibidos por el artículo 81 CE, apartado 1, letra a), y el artículo 2, letra a), del Reglamento nº 1017/68, constituyen infracciones manifiestas del Derecho comunitario de la competencia (sentencias Montedipe/Comisión, citada en el apartado 100 *supra,* apartado 265, y Tréfilunion/Comisión, citada en el apartado 100 *supra,* apartado 109). Otro

tanto ocurre en el marco del Reglamento nº 4056/86, puesto que el acuerdo de fijación de precios controvertido, al haberse concluido entre los miembros de una conferencia marítima y compañías independientes, menoscaba la competencia efectiva ejercida por las compañías marítimas no encuadradas en conferencias, mientras que, a tenor del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, la existencia de una competencia efectiva por parte de los servicios regulares no sometidos a conferencias constituye una de las principales justificaciones de la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento. Así, a tenor del artículo 7, apartado 2, letra b), inciso i), del Reglamento nº 4056/86, todo acto de una conferencia que implique la eliminación de una competencia efectiva o potencial externa a la conferencia puede justificar la retirada por la Comisión de la exención por categoría. Por consiguiente, procede considerar acreditado que el acuerdo controvertido constituye una infracción manifiesta del Derecho comunitario de la competencia.

211 Se ha de recordar también que, como señala la Decisión impugnada en el considerando 133, es sabido que los gastos y recargos pueden constituir una parte considerable del precio total pagado por los cargadores por el transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente. Así, en el considerando 32 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó, sin que las demandantes hayan presentado objeciones al respecto, que los gastos y recargos objeto del acuerdo controvertido podían llegar a representar el 60 % del precio total del transporte marítimo de mercancías en contenedores en el tráfico en dirección este. Por consiguiente, como se ha señalado en el marco del motivo basado en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, la Comisión obró correctamente al concluir, en el considerando 134 de la Decisión impugnada, que, puesto que el precio del flete marítimo y el transporte terrestre puede ser inferior a la mitad del precio pagado por los cargadores, el acuerdo controvertido reduce de forma significativa la capacidad de las compañías marítimas para competir en lo que se refiere al precio final cobrado a los cargadores, lo que representa una restricción significativa de la competencia de precios.

212 Por último, procede subrayar que, en el considerando 92 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló, sin que las demandantes lo pusieran en duda, que éstas cubrían, en 1991, aproximadamente el 86 % de los servicios regulares de transporte en dirección este del norte de Europa a Extremo Oriente.

213 En estas circunstancias, aunque la Decisión impugnada no identifique explícitamente, en los considerandos 132 a 143, la naturaleza de los servicios respecto a los cuales la competencia de precios puede verse restringida por el acuerdo controvertido, procede considerar que a la Comisión le cabía legítimamente considerar, habida cuenta de los elementos precedentes, que dicho acuerdo tenía por objeto restringir significativamente la competencia, ya fuera en la prestación de los servicios de transporte marítimo o en la prestación de los servicios de transporte terrestre y de los servicios portuarios en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente.

214 Por lo demás, dado que la Comisión concluyó, en el considerando 134 de la Decisión impugnada, que el acuerdo controvertido reduce significativamente la capacidad de las compañías para competir en lo que se refiere al precio final cobrado a los cargadores puesto que el precio del flete marítimo y el transporte terrestre puede ser inferior a la mitad del precio pagado por los cargadores, procede admitir que estimó, implícita pero inequívocamente, que el acuerdo controvertido tenía por objeto restringir la competencia de precios por lo que respecta al conjunto de los servicios facturados por las compañías marítimas, incluyendo los servicios de transporte terrestre y los servicios portuarios prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente. Esta conclusión se ve reafirmada por el hecho de que, en el considerando 142, la Decisión impugnada indica explícitamente que los efectos del acuerdo controvertido sobre la oferta de los servicios de transporte marítimo «han afectado probablemente a la oferta de servicios auxiliares de éstos [entre los que] cabe mencionar los servicios de los transitarios, los servicios portuarios, los servicios de transporte terrestre y los servicios de estiba y desestiba», debido a la alteración del flujo de servicios de transporte entre Estados miembros producida por el acuerdo controvertido. Aun cuando esta apreciación se realizara en el marco del examen de la incidencia sobre el comercio entre Estados miembros, la Decisión impugnada debe leerse en su conjunto. Por tanto, la consideración que sustenta la apreciación efectuada en el considerando 142, a saber, la alteración del flujo de servicios de transporte producida por el acuerdo controvertido, también viene a acreditar que dicho acuerdo restringe la competencia en el ámbito de los servicios de transporte terrestre y de los servicios portuarios prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores.

215 Por consiguiente, es preciso estimar que a la Comisión le cabía legítimamente considerar, sin definir todos los mercados de servicios de referencia, que el

acuerdo controvertido tenía por objeto restringir la competencia en el ámbito de los servicios regulares de transporte marítimo, de los servicios de transporte terrestre y de los servicios portuarios prestados en el marco del transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente y que dicha restricción de la competencia era sensible. En particular, por lo que respecta a la aplicación del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, estaba justificado que la Comisión se remitiera, en el considerando 144, al análisis efectuado en los considerandos 132 a 143 de la Decisión impugnada.

216 De lo anterior se desprende asimismo que los considerandos 132 a 143 de la Decisión impugnada, y en particular el considerando 142, contienen una motivación suficiente de las conclusiones de la Comisión a este respecto.

217 Ello es tanto más exacto en el presente caso cuanto que, en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, las actividades de las demandantes ya habían sido objeto de numerosos procedimientos de aplicación del artículo 81 CE. En particular, en la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo [81] del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (DO L 376, p. 1), en la Decisión 94/985, en la Decisión 1999/243/CE de la Comisión, de 16 de septiembre de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación de los artículos [81] y [82] del Tratado CE (asunto IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement) (DO 1999, L 95, p. 1), y en la Decisión 1999/485/CE de la Comisión, de 30 de abril de 1999, relativa a un procedimiento en aplicación del artículo [81] del Tratado (IV/34.250 — Europe Asia Trades Agreement) (DO L 193, p. 23), se describen ampliamente los servicios ofrecidos por las demandantes y las condiciones en que se ejerce la competencia a este respecto. En estas circunstancias, procede estimar que la Decisión impugnada se adoptó en un contexto conocido por las demandantes que les permitía comprender el alcance de dicha Decisión (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de noviembre de 1996, Ojha/Comisión, C-294/95 P, Rec. p. I-5863, apartados 34 a 37, y las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 28 de mayo de 1998, W/Comisión, asuntos acumulados T-78/96 y T-170/96, RecFP pp. I-A-239 y II-745, apartado 141, y de 30 de enero de 2002, max.mobil/Comisión, T-54/99, Rec. p. II-313, apartado 79). En consecuencia, no cabe estimar el motivo basado en una motivación insuficiente de la Decisión impugnada en lo que atañe a la definición de los mercados de referencia a efectos de la apreciación de una restricción de la competencia.

218 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la incidencia sobre el comercio entre Estados miembros, cabe destacar, como ya se ha indicado, que la Decisión impugnada menciona explícitamente, en el considerando 142, que los efectos del acuerdo controvertido sobre la oferta de los servicios de transporte marítimo afectaron probablemente a la oferta de servicios auxiliares de éstos, entre los que cabe mencionar los servicios de los transitarios, los servicios portuarios, los servicios de transporte terrestre y de estiba y desestiba prestados en el marco del transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente. Por tanto, de la Decisión impugnada resulta explícitamente que la Comisión examinó los efectos potenciales del acuerdo controvertido en el comercio entre Estados miembros, tanto respecto a los servicios de transporte marítimo como respecto a los servicios de transporte terrestre y a los servicios portuarios.

219 Ciertamente, la Comisión no definió a estos efectos el mercado de todos los servicios de que se trata. No obstante, cabe subrayar que el acuerdo controvertido es un acuerdo concluido entre compañías marítimas, varias de las cuales están establecidas en la Comunidad, relativo a las condiciones de prestación de servicios regulares de transporte de mercancías en contenedores, marítimo y terrestre, a cargadores establecidos en diferentes Estados miembros de la Comunidad. Pues bien, como acaba de señalarse, la Comisión demostró debidamente, en la Decisión impugnada, que tal acuerdo tenía por objeto restringir la competencia que estas compañías podían ejercer entre sí en los precios facturados por el conjunto de los servicios que ofrecen. Por otra parte, también se ha estimado que tal acuerdo constituye una infracción manifiesta del Derecho comunitario de la competencia.

220 En estas circunstancias, procede considerar que la Decisión impugnada muestra suficientemente con arreglo a Derecho que el acuerdo controvertido puede en sí mismo afectar sensiblemente al comercio entre Estados miembros por lo que respecta no sólo a los servicios de transporte marítimo, sino también a los demás servicios a los que se refieren los gastos y recargos controvertidos, a saber, los servicios de transporte terrestre y los servicios portuarios prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores.

221 Por consiguiente, debe admitirse que la definición previa de los mercados de servicios de referencia no era necesaria, en el presente caso, para estimar que el

acuerdo controvertido podía afectar sensiblemente al comercio entre Estados miembros respecto a los servicios de transporte marítimo, de transporte terrestre y a los servicios portuarios prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores.

222 De lo anterior se desprende también que los considerandos 140 a 143 de la Decisión impugnada contienen una motivación suficiente de las conclusiones de la Comisión por lo que respecta a la definición de los mercados de referencia a efectos de apreciar la incidencia sobre el comercio entre Estados miembros, tanto más cuanto que, por las razones expuestas en el apartado 217 *supra,* la Decisión impugnada se adoptó en un contexto conocido por las demandantes que les permitía comprender el alcance de dicha Decisión.

223 Así pues, de cuanto precede se desprende que, habida cuenta de la naturaleza de la infracción de que se trata y de las circunstancias del caso de autos, la aplicación del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 efectuada por la Comisión no exigía, en el presente caso, una definición previa de todos los mercados de servicios de referencia.

224 Las demandantes alegan además que la definición previa de todos los mercados de servicios de referencia era un requisito para la aplicación del artículo 81 CE, apartado 3, y del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 a efectos de la concesión de una exención individual.

225 Sin embargo, como se desprende de la jurisprudencia que se ha mencionado, es preciso, en su caso, definir el mercado de referencia únicamente para determinar si un acuerdo puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (sentencias SPO y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 74, y Cimenteries CBR y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 1093).

226 En cambio, no es necesariamente imprescindible la delimitación precisa de todos los mercados de referencia para determinar si un acuerdo cumple los cuatro requisitos para la concesión de una exención individual enunciados en el artículo 81 CE, apartado 3, y en el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68. Ciertamente, la comprobación del cumplimiento del cuarto requisito previsto en el artículo 81 CE, apartado 3, letra b), y en el artículo 5, letra b), del Reglamento nº 1017/68 requiere que la Comisión examine si el acuerdo controvertido puede eliminar la competencia respecto de una parte sustancial, respectivamente, de los productos de que se trate o del mercado de transporte de que se trate, según las disposiciones aplicables. No obstante, cabe recordar que, según jurisprudencia reiterada, los cuatro requisitos para la concesión de una exención son acumulativos (véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/Comisión, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429) y que, por lo tanto, basta con que uno solo de estos requisitos no se cumpla para que la exención deba ser denegada (sentencia SPO y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 267).

227 En consecuencia, puesto que en el caso de autos la Comisión estimó, a tenor de los considerandos 162 a 174 de la Decisión impugnada, que los tres primeros requisitos para la concesión de una exención individual no se cumplían y que no era necesario pronunciarse sobre el cuarto requisito, procede admitir que la Comisión no estaba obligada, en el presente caso, a definir previamente todos los mercados de referencia para comprobar si el acuerdo controvertido podía acogerse a una exención individual en virtud del artículo 81 CE, apartado 3, o del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68. En efecto, para determinar si se cumplen los tres primeros requisitos, es preciso tener en cuenta las ventajas que se derivan del acuerdo, no específicamente en el mercado de referencia, sino para cualquier mercado en el que el acuerdo controvertido pueda producir efectos benéficos. Así, tanto el artículo 81 CE, apartado 3, como el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 contemplan la posibilidad de una exención en favor, en particular, de los acuerdos que contribuyan a promover el progreso técnico o económico, sin exigir un vínculo particular con el mercado de referencia (sentencia Compagnie générale maritime y otros/Comisión, citada en el apartado 15 *supra,* apartado 343).

228 Por otra parte, cabe observar, como se desprende del considerando 169 de la Decisión impugnada, que la Comisión estimó, en el presente caso, que los tres primeros requisitos para la concesión de una exención no se cumplían debido,

fundamentalmente, a que el acuerdo controvertido podía traducirse en una mayor transparencia entre proveedores y usuarios que no beneficiaría a estos últimos, habida cuenta de la reducción de la competencia de precios que acompañaba a esta transparencia. Pues bien, como acaba de subrayarse, esta última apreciación no sólo es aplicable a los servicios de transporte marítimo de que se trata, sino también a los servicios de transporte terrestre y a los servicios portuarios prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores.

229 Por consiguiente, la Comisión pudo legítimamente considerar, sin definir previamente todos los mercados de servicios de referencia, que el acuerdo controvertido no cumplía los requisitos para la concesión de una exención. En particular, por lo que respecta a la aplicación del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68, estaba justificado que la Comisión se remitiera, en el considerando 175, al análisis efectuado en los considerandos 163 a 174 de la Decisión impugnada.

230 De lo anterior se desprende asimismo que los considerandos 163 a 175 de la Decisión impugnada contienen una motivación suficiente en lo que atañe a la definición de los mercados de referencia a efectos de la apreciación de los requisitos para la concesión de una exención. Ello es tanto más exacto en el presente caso cuanto que, por las razones expuestas en el apartado 216 *supra,* la Decisión impugnada se adoptó en un contexto conocido por las demandantes que les permitía comprender el alcance de dicha Decisión. En consecuencia, no cabe estimar la alegación de las demandantes basada en una motivación insuficiente de la Decisión impugnada a este respecto.

231 Por último, también en lo que atañe a los requisitos para la concesión de una exención, las demandantes alegan que la Comisión, infringiendo el artículo 11, apartado 4, del Reglamento nº 1017/68, no examinó si el acuerdo de no conceder descuentos en los gastos y recargos relativos a los servicios de transporte terrestre prestados en el marco de un transporte marítimo de mercancías en contenedores podía acogerse a una exención individual.

232 A este respecto, es preciso admitir que, a tenor del considerando 175 de la Decisión impugnada, la Comisión se limita a excluir la posibilidad de acogerse a la exención individual prevista en el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 únicamente respecto al FETTCSA sin contemplar explícitamente la situación del acuerdo controvertido.

233 No obstante, como la Comisión subraya correctamente, el considerando 175 de la Decisión impugnada se ha de interpretar a la luz y en el contexto de dicha Decisión. Pues bien, como ya se ha indicado en el marco del motivo basado en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, del artículo 1 de la Decisión impugnada se desprende que ésta no aprecia ninguna infracción derivada de la celebración del acuerdo FETTCSA, sino únicamente de la conclusión del acuerdo controvertido. Dado que la Decisión impugnada no estimó que el acuerdo FETTCSA para la definición de normas y la utilización de un mecanismo común para el cálculo y la fijación de los gastos y recargos constituyera en sí mismo una infracción del artículo 81 CE, apartado 1, o del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, no podía contemplar la concesión de una exención a dicho acuerdo FETTCSA. Por otra parte, debe recordarse que, para el análisis del acuerdo controvertido respecto al artículo 5 del Reglamento nº 1017/68, el considerando 175 se remite a los considerandos 163 a 174, que examinan explícitamente la posibilidad de una exención para el acuerdo controvertido.

234 En consecuencia, procede desestimar la alegación de las demandantes a este respecto.

235 Por el conjunto de las razones que han quedado expuestas, cabe concluir que procede declarar infundados en su totalidad los motivos basados en una inexistente o errónea definición de los mercados y en una falta de motivación a este respecto.

4. *Sobre los motivos relativos al importe de las multas y a una falta de motivación a este respecto*

236 Mediante la primera parte de los presentes motivos, las demandantes aducen que las multas impuestas por la Comisión son excesivas, habida cuenta de la gravedad y la duración de la infracción, de determinadas circunstancias atenuantes, de su cooperación con la Comisión, así como de la duración del procedimiento ante la Comisión. A título individual, Senator Lines invoca, además, la confianza legítima basada en el comportamiento de la Comisión, el hecho de no haber obtenido beneficios de la infracción y el hecho de que la multa impuesta afecta a su capacidad financiera, dada su situación deficitaria. Las demandantes consideran, además, que la Decisión impugnada no está suficientemente motivada en algunos de estos aspectos.

237 Mediante la segunda parte de los presentes motivos, las demandantes sostienen que el método empleado por la Comisión, consistente en distribuirlas en cuatro grupos para calcular el importe de las multas, carece de motivación y es discriminatorio e incoherente. Las demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia, por tanto, que anule las multas impuestas o, como mínimo, reduzca su importe en la cuantía que considere adecuada, habida cuenta de las circunstancias del caso.

238 Por último, mediante la tercera parte de los presentes motivos, P&O Nedlloyd Container Line Ltd (en lo sucesivo, «P&O Nedlloyd») reprocha a la Comisión no haber tenido en cuenta, en la fase de la determinación del importe de las multas, la fusión efectuada entretanto entre P&O y Nedlloyd.

239 Antes de examinar estas alegaciones, procede precisar, con carácter previo, el marco jurídico en que se inscriben las multas impuestas a las demandantes en el presente caso.

Observaciones preliminares sobre el marco jurídico en que se inscriben las multas impuestas a las demandantes

240 A tenor de los considerandos 176 a 207 de la Decisión impugnada, la Comisión impone multas a todas las demandantes por la infracción observada del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68. Del considerando 179 de la Decisión impugnada se desprende que estas multas se imponen en virtud del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, del artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86.

241 Cabe señalar que, aunque la Decisión impugnada no se refiera explícitamente a 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»), de los considerandos 176 a 207 se desprende que la Comisión determinó el importe de las multas impuestas a las demandantes aplicando el método definido en las Directrices. En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión confirmó esta aplicación en el marco de la Decisión impugnada.

242 Si bien las Directrices sólo se refieren formalmente a las multas impuestas en virtud del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 y del artículo 65, apartado 5, del Tratado CECA, ha de admitirse, debido a la identidad de los términos de las disposiciones pertinentes de los Reglamentos nºs 4056/86 y 1017/68, que la Comisión puede basarse en las Directrices por analogía a efectos del cálculo de las multas en el marco de la aplicación de los Reglamentos nºs 4056/86 y 1017/68. Por otra parte, el Tribunal de Primera Instancia ya ha admitido que la jurisprudencia relativa al artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 es aplicable al artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 dado que sus términos son idénticos (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de octubre de 1996, Compagnie maritime belge transports y otros/Comisión, denominada «CEWAL», asuntos acumulados T-24/93 a T-26/93 y T-28/93, Rec. p. II-1201, apartado 233).

243 Según el método definido en las Directrices, para calcular las multas que se han de imponer a las empresas afectadas, la Comisión toma como punto de partida un importe de base determinado en función de la gravedad de la infracción. Para evaluar la gravedad de la infracción han 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). Partiendo de esta base, las infracciones se clasifican en tres categorías, a saber, las «infracciones leves», para las cuales el importe previsto de las multas oscila entre 1.000 ecus y 1 millón de ecus; las «infracciones graves», para las cuales el importe previsto de las multas oscila entre 1 millón de ecus y 20 millones de ecus, y las «infracciones muy graves», para las cuales el importe previsto de las multas supera los 20 millones de ecus (punto 1 A, guiones primero a tercero). Dentro de cada una de estas categorías y, sobre todo, cuando se trate de infracciones «graves» y «muy graves», la escala de sanciones permite diferenciar el trato que debe 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).

244 También puede tenerse en cuenta el hecho de que las empresas grandes poseen casi siempre infraestructuras suficientes para disponer de unos conocimientos jurídicos y económicos que les permiten apreciar mejor la ilegalidad de su comportamiento y las consecuencias que de ella se derivan desde el punto de vista del Derecho de la competencia (punto 1 A, párrafo quinto).

245 Dentro de cada una de las tres categorías de infracciones así definidas, puede resultar conveniente, según la Comisión, ponderar, en determinados casos, los importes fijados, a fin de 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 adaptar en consecuencia el punto de partida general del importe de base a las características específicas de cada empresa (en lo sucesivo, «punto de partida específico») (punto 1 A, párrafo sexto).

246 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 correspondiente a su gravedad; infracciones de mediana duración (en general, de uno a cinco años), en las que dicho importe puede incrementarse 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).

247 A continuación, las Directrices recogen, a título de ejemplo, una lista de circunstancias agravantes y de circunstancias atenuantes susceptibles de tenerse en cuenta para aumentar o disminuir el importe de base y, después, se remiten a la Comunicación de la Comisión relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe en los asuntos relacionados con acuerdos entre empresas (DO 1996, C 207, p. 4; en lo sucesivo, «Comunicación sobre la cooperación») (puntos 2 y 3).

248 Las Directrices añaden una observación general en la que 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 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 [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)].

249 En el presente caso, en el considerando 181 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró, por lo que respecta a la gravedad de la infracción, que, al tratarse de un acuerdo horizontal restrictivo de la competencia de precios entre conferencias y compañías independientes, tal infracción «es particularmente [seria] en el sector del transporte marítimo regular, en el que la existencia de una

competencia real y potencial por parte de compañías independientes constituye una de las principales justificaciones para la concesión de la exención por categorías». Sin embargo, teniendo en cuenta que un acuerdo de no ofrecer descuentos es menos grave que un acuerdo de fijación del nivel general de precios y dada la carencia de pruebas sobre los efectos del incumplimiento en los niveles de precios, la Comisión estimó que la infracción debía considerarse «grave» y que procedía «situar la cuantía básica de la multa en el nivel mínimo de la escala correspondiente a infracciones graves». Con arreglo a estas consideraciones, la Comisión fijó el importe de base de la multa para la mayor de las partes del FETTCSA, a saber, Maersk, en 1.300.000 euros.

250 En los considerandos 182 y 183 de la Decisión impugnada, la Comisión expuso que, con objeto de tener en cuenta la capacidad efectiva de las empresas afectadas para alterar significativamente la competencia y la necesidad de garantizar que el importe de la multa tuviera un efecto suficientemente disuasorio, clasificó a las demandantes, debido a la considerable disparidad entre los tamaños de las partes del FETTCSA, en diferentes grupos, en función del volumen de negocios mundial derivado de los servicios de transporte en contenedores que incluyen un trayecto por mar. En el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada, la Comisión identificó cuatro grupos en relación con el tamaño relativo de la empresa con el mayor volumen de negocios, en el presente caso, Maersk. Estos cuatro grupos están constituidos por las «compañías de gran tamaño», las «compañías de mediano a gran tamaño», las «compañías de pequeño a mediano tamaño» y las «compañías de pequeño tamaño». En el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada, la Comisión aplicó a cada uno de estos grupos un importe de base, respectivamente, de 1.300.000, 1.000.000, 650.000 y 325.000 euros. A tenor de los considerandos 187 a 195 y del cuadro 7 del considerando 206 de la Decisión impugnada, a estos importes de base se les aplicó a continuación una reducción de 20 %, 10 % y 100.000 euros para todas las empresas, con objeto de tener en cuenta, respectivamente, las circunstancias atenuantes, la cooperación de las demandantes y la duración del procedimiento administrativo ante la Comisión.

251 Este es el contexto en que debe examinarse si, como alegan las demandantes, las multas impuestas en el artículo 4 de la Decisión impugnada son excesivas y se fijaron sobre la base de un método erróneo.

252 En este marco, cabe recordar que, según la jurisprudencia, al determinar la cuantía de cada multa, la Comisión dispone de una facultad de apreciación y no puede considerarse que esté obligada a aplicar, a tal fin, una fórmula matemática precisa (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Martinelli/Comisión, T-150/89, Rec. p. II-1165, apartado 59). En virtud, no obstante, del artículo 17 del Reglamento nº 17, del artículo 24 del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 21 del Reglamento nº 4056/86, el Tribunal de Primera Instancia resuelve con competencia jurisdiccional plena, en el sentido del artículo 229 CE, los recursos interpuestos contra las decisiones mediante las que la Comisión impone una multa y puede, en consecuencia, suprimir, reducir o aumentar la multa impuesta.

— Sobre la primera parte, basada en el carácter excesivo del importe de las multas

253 Con objeto de subrayar el carácter excesivo del importe de las multas, las demandantes formulan, en común o a título individual, según los casos, determinadas objeciones y alegaciones relativas a la gravedad de la infracción, a la duración de la infracción, a la existencia de circunstancias atenuantes, a la cooperación con la Comisión, a la duración del procedimiento ante la Comisión, a la confianza legítima basada en el comportamiento de la Comisión, a la falta de beneficios obtenidos de la infracción y a su situación financiera.

a) Sobre la gravedad de la infracción

Alegaciones de las partes

254 Las demandantes sostienen que la Comisión incurrió en un error de Derecho al estimar que el acuerdo controvertido constituye una infracción «grave» en el sentido de las Directrices. Alegan que un acuerdo horizontal puede constituir una

infracción leve en el sentido de las Directrices cuando, a diferencia de una infracción «cuya aplicación sea más rigurosa», «[sus] repercusiones sobre el mercado sean limitadas» (punto 1 A de las Directrices). A su juicio, esto es lo que ocurre en el presente caso, puesto que el acuerdo no se llevó a la práctica. A este respecto, las demandantes subrayan que, en virtud del acuerdo FETTCSA, las partes simplemente tenían la facultad de aplicar los acuerdos concluidos entre ellas. Por otra parte, afirman que la Comisión no disponía de ninguna prueba de la aplicación del acuerdo controvertido o de los efectos que pudiera haber producido en el mercado, en particular en la competencia de precios entre las compañías marítimas.

255 Las demandantes reprochan asimismo a la Comisión no haber motivado suficientemente con arreglo a Derecho la aplicación a Maersk, la mayor de las empresas signatarias del FETTCSA, de un importe de base de la multa de 1.300.000 euros, a pesar de que, en el considerando 181, señala que procede fijar el importe de base de la multa «en el nivel mínimo de la escala correspondiente a infracciones graves». Señalan que, a tenor de las Directrices, el importe de base más bajo para las infracciones graves es de 1 millón de euros. Por tanto, las demandantes estiman que, si el Tribunal de Primera Instancia confirmara la apreciación de la Comisión según la cual la infracción de que se trata es grave, el importe de base de la multa impuesta a Maersk no podría ser superior a 1 millón de euros.

256 La Comisión considera que la Decisión impugnada llegó acertadamente a la conclusión de que la infracción de que se trata es «grave», dado que constituye una infracción en materia de precios, que la cuota de mercado de las empresas implicadas es importante y que el acuerdo supone la extensión de las medidas adoptadas por una conferencia a compañías independientes de la conferencia.

257 En respuesta a la argumentación de las demandantes basada en los términos de las Directrices, la Comisión subraya que éstas deben interpretarse de manera flexible, en la medida en que no contienen disposiciones legales rígidas, sino más bien indicaciones generales.

258 Sostiene que, por su parte, la circunstancia subrayada por las demandantes según la cual el acuerdo controvertido no fue puesto en práctica o no produjo efectos contrarios a la competencia en el mercado de que se trata, es irrelevante al tratarse de un acuerdo horizontal en materia de precios que, por su propia naturaleza, ha de considerarse una infracción grave. Por la misma razón, afirma que el hecho de que la adhesión al acuerdo FETTCSA fuera meramente voluntaria resulta igualmente irrelevante.

259 Por lo que respecta a la alegación relativa a una falta de motivación, la Comisión explica, en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, que las Directrices prevén que las infracciones graves deberían dar lugar a una multa de un importe situado entre 1 millón de euros y 20 millones de euros. En el presente caso, ante la carencia de pruebas en cuanto a los efectos de la infracción en el nivel de precios, la Comisión consideró que procedía fijar el importe de base de la multa en el nivel mínimo de las multas aplicables a las infracciones graves.

260 Según la Comisión, con el fin de seguir escrupulosamente sus propias Directrices, así como la práctica desarrollada desde la adopción de éstas, procedía fijar los importes de base de las multas aplicadas a las «compañías de gran tamaño» y a las «compañías de mediano a gran tamaño» en un nivel que no fuera inferior al mínimo previsto en las Directrices para las infracciones graves, a saber, 1 millón de euros. Por otra parte, ante la notable diferencia de tamaño entre, por un lado, la mayor de las empresas que figuran en el grupo de «compañías de mediano a gran tamaño» y, por otro lado, la única empresa que compone el grupo de «compañías de gran tamaño», la Comisión expone que procedía fijar el importe de base de la multa impuesta a esta última en un nivel un tanto superior, a saber, 1.300.000 euros. La Comisión, por último, señala que, para no penalizar a las partes más pequeñas del FETTCSA, el importe de base de las multas para las «compañías de pequeño a mediano tamaño» y las «compañías de pequeño tamaño» se fijó en un nivel inferior al previsto en las Directrices.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

261 Por lo que respecta a la primera alegación relativa a la naturaleza de la infracción apreciada en la Decisión impugnada, que ésta califica de grave, del examen del

motivo basado en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 se desprende que el acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos restringe de manera sensible la competencia de precios entre compañías marítimas que compiten directamente en el transporte marítimo de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente.

262 Pues bien, siempre se ha considerado que los acuerdos horizontales en materia de precios constituyen una de las infracciones más graves del Derecho comunitario de la competencia (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de julio de 2001, Tate & Lyle y otros/Comisión, asuntos acumulados T-202/98, T-204/98 y T-207/98, Rec. p. II-2035, apartado 103). Por tanto, las Directrices los califican correctamente de «muy graves».

263 En el presente caso, la gravedad de la infracción se ve reforzada, además, por el hecho de que, dado que el acuerdo de fijación de precios controvertido fue concluido entre los miembros de una conferencia marítima y compañías independientes, menoscaba la competencia efectiva ejercida por las compañías marítimas no encuadradas en conferencias, mientras que, a tenor del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, la existencia de una competencia efectiva por parte de los servicios regulares no sometidos a conferencias constituye una de las principales justificaciones de la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento.

264 En estas circunstancias, la calificación del acuerdo controvertido como infracción grave, debido a la carencia de pruebas en cuanto al efecto en el nivel de precios y a la corta duración probable de los eventuales efectos perjudiciales de la infracción, representa ya una calificación atenuada en relación con los criterios aplicados para la determinación del importe de las multas en caso de acuerdos horizontales en materia de precios.

265 Por tanto, no cabe reprochar a la Comisión que concluyera, en el considerando 181 de la Decisión impugnada, que, habida cuenta de los anteriores elementos, la infracción apreciada en dicha Decisión era grave.

266 En cuanto a la alegación de las demandantes según la cual, en el punto 1 A, primer guión, de las Directrices, la Comisión admite que las infracciones leves pueden incluir restricciones horizontales «cuyas repercusiones sobre el mercado sean limitadas», basta señalar que, en la referida disposición, las Directrices indican explícitamente que las infracciones leves se refieren a restricciones «casi siempre verticales» que afecten «a una parte sustancial pero relativamente restringida del mercado comunitario». Pues bien, en el presente caso, puesto que el acuerdo controvertido es un acuerdo horizontal concluido entre compañías marítimas, varias de las cuales están establecidas en la Comunidad, para no conceder descuentos en los gastos y recargos en particular a cargadores establecidos en diversos Estados miembros de la Comunidad, no cabe sostener que dicho acuerdo pueda entrar en la categoría de las infracciones leves en el sentido de las Directrices.

267 Por tanto, procede desestimar la primera alegación de las demandantes.

268 Por lo que respecta a la segunda alegación basada en una falta de motivación, cabe señalar que, en el considerando 181 de la Decisión impugnada, la Comisión considera que, por las razones citadas en el apartado 264 *supra,* procede «situar la cuantía básica de la multa en el nivel mínimo de la escala correspondiente a infracciones graves». La Comisión prosigue, en la siguiente frase del mismo considerando, indicando que, «en estas circunstancias, se debe establecer la cuantía básica de multa para la [mayor] de las partes del FETTCSA en 1.300.000 euros».

269 Consta que, en la Decisión impugnada, la Comisión determinó los importes de base de las multas impuestas a las demandantes según el método definido en las Directrices, circunstancia que, por lo demás, confirmó explícitamente en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia. Por otra parte, las Directrices indican expresamente que, para las infracciones graves, el importe mínimo aplicable es de 1 millón de euros. Consta asimismo que, en el presente caso, este último importe corresponde al importe de base en el sentido de las Directrices (gravedad + duración) debido a la ausencia de coeficiente multiplicador por la duración de la infracción.

270 En estas circunstancias, es preciso comprobar si, como sostienen las demandantes, la Decisión impugnada adolece de una falta de motivación debido a que la Comisión, en el considerando 181, aplica a Maersk un importe de base más elevado que el importe mínimo previsto en las Directrices para las infracciones graves, a pesar de que, en el mismo considerando, afirma que procede fijar el importe de base de la multa en el nivel mínimo de la escala correspondiente a las infracciones graves.

271 A este respecto, cabe señalar que, puesto que la Comisión decide aplicar al presente caso el método enunciado en las Directrices, está obligada, habida cuenta del compromiso contraído al publicarlo, a atenerse a él al calcular el importe de las multas, salvo que explique específicamente los motivos que justifican, en su caso, desviarse de él en un punto concreto. Por tanto, ha de examinarse si, en el presente caso, la Decisión impugnada contiene tal motivación.

272 No obstante, hay que señalar que, salvo la expresión «en estas circunstancias» que figura en el considerando 181, la Decisión impugnada no contiene ninguna explicación en cuanto a la razón por la cual procede aplicar a Maersk un importe de base de 1.300.000 euros en vez del importe de 1 millón de euros, importe mínimo previsto en las Directrices para las infracciones graves. Pues bien, del considerando 181 de la Decisión impugnada se desprende de manera evidente que la expresión «en estas circunstancias» que figura en él no se refiere a las circunstancias que justifican la aplicación de un importe de base más elevado que el mínimo previsto en las Directrices, sino a las circunstancias que justifican que, a pesar de que se trata de un acuerdo horizontal de precios, tipo de acuerdo que normalmente constituye una infracción «muy grave», la Comisión estime que el acuerdo sólo debía ser calificado de infracción «grave».

273 En la vista, la Comisión explicó, en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia, que, en el presente caso, le pareció apropiado prever, por un lado, que el importe de base de las multas aplicado a los grupos «compañías de

gran tamaño» y «compañías de mediano a gran tamaño» no fuera inferior al mínimo previsto en las Directrices para las infracciones graves, a saber, 1 millón de euros, y, por otro lado, que, ante la notable diferencia de tamaño entre la mayor de las empresas que figuran en el grupo de «compañías de mediano a gran tamaño» y la única empresa que compone el grupo de «compañías de gran tamaño», el importe de base de las multas aplicado a esta última quedara fijado en un nivel un tanto superior, a saber, 1.300.000 euros.

274 Sin que sea necesario examinar el fundamento de esta explicación, debe señalarse que ésta se formuló por primera vez en la vista y que no figura en la Decisión impugnada, circunstancia que, por lo demás, la Comisión reconoció en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia.

275 En estas circunstancias, ha de considerarse que la aplicación a Maersk de un importe de base de la multa superior al previsto en las Directrices está insuficientemente motivada. Por tanto, procede estimar la segunda alegación de las demandantes.

b) Sobre la duración de la infracción

Alegaciones de las partes

276 Las demandantes aducen que la Comisión cometió un error de Derecho y de hecho al considerar que el acuerdo controvertido duró tres meses, del 9 de junio de 1992, fecha de la celebración del referido acuerdo, al 8 de septiembre de 1992, fecha de la última reunión, a pesar de que dicho acuerdo nunca entró en vigor. Las demandantes señalan que, al aplicar a una infracción que no se cometió el

régimen previsto en las Directrices para las infracciones de una duración de un año, la Comisión efectúa una aplicación estricta de las Directrices, pese a que reconoce, por otra parte, que procede aplicar sus disposiciones con flexibilidad teniendo en cuenta las circunstancias propias de cada caso.

277 Por estas razones, las demandantes consideran que el importe de base de la multa impuesta a la parte mayor del FETTCSA no podría ser superior a 1 millón de euros e incluso debería ser meramente «simbólica» (1.000 euros) o «nominal» (10.000 euros), dada la carencia de pruebas en cuanto a la entrada en vigor del acuerdo controvertido. Con carácter subsidiario, aun cuando estuviera acreditado que el acuerdo tuvo una duración de tres meses, las demandantes sostienen que, dada la falta de pruebas en cuanto a los efectos de dicho acuerdo en el mercado, el importe de la multa impuesta a la empresa más grande no puede ser superior a 250.000 euros (importe proporcional a un cuarto de año).

278 La Comisión estima que las alegaciones de las demandantes respecto a la duración de la infracción son infundadas.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

279 Básicamente, las demandantes reprochan a la Comisión haber considerado que la infracción tuvo una duración de tres meses, a pesar de que el acuerdo controvertido nunca entró en vigor.

280 Sin embargo, puesto que la Comisión no demostró los efectos del acuerdo controvertido y no tenía obligación de hacerlo, dado el objeto restrictivo de la competencia del acuerdo controvertido, el hecho de que el acuerdo controvertido

entrara o no en vigor es irrelevante para el cálculo de la duración de la infracción. En efecto, para calcular la duración de una infracción cuyo objeto es restrictivo de la competencia, procede, determinar únicamente la duración de la existencia del acuerdo, a saber, el período transcurrido entre la fecha de su celebración y la fecha en que se le puso fin.

281 En el presente caso, la Comisión estimó, en el considerando 180, que el acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos se celebró el 9 de junio de 1992, fecha del acta que probaba la infracción. A tenor del mismo considerando, la Comisión admitió que, aunque el FETTCSA no quedó formalmente resuelto hasta el 26 de mayo de 1994, el acuerdo controvertido concluyó 28 de septiembre de 1992, fecha del escrito remitido por la Comisión que contenía su apreciación jurídica preliminar respecto al FETTCSA, poco tiempo después de la última reunión del FETTCSA de 8 de septiembre de 1992.

282 De ello se deduce, por tanto, sin que sea necesario distinguir entre las fechas de 8 o 28 de septiembre de 1992, que la Comisión obró correctamente al considerar que el acuerdo controvertido tuvo una duración de tres meses.

283 En cualquier caso, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, no cabe reprochar a la Comisión no haber reducido el importe de base de la multa por la duración muy breve de la infracción. En efecto, el hecho de que la infracción sea de corta duración no afecta en absoluto a su gravedad, que se deriva de su propia naturaleza, a saber, en el presente caso, una restricción horizontal en materia de precios. Por tanto, la Comisión consideró correctamente, de conformidad con el punto 1 B, párrafo primero, primer guión, de sus Directrices, que la duración muy breve de la infracción, a saber, menos de un año, únicamente justificaba que no se aplicara un importe adicional al importe fijado en función de la gravedad de la infracción.

284 En consecuencia, procede desestimar las alegaciones de las demandantes en cuanto a la duración de la infracción.

c) Sobre las circunstancias atenuantes

Alegaciones de las partes

285 Las demandantes consideran que la Comisión incurrió en un error de Derecho al no considerar la no aplicación del acuerdo controvertido como circunstancia atenuante, a pesar de que las Directrices la mencionan como ejemplo a tal efecto.

286 La Comisión solicita que se desestime la alegación de las demandantes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

287 Cabe recordar que, a tenor del considerando 188 de la Decisión impugnada, la Comisión aceptó reducir el importe de las multas en un 20 % en concepto de circunstancias atenuantes por la presunta disolución del acuerdo tras la recepción por las demandantes del escrito de la Comisión de 28 de septiembre de 1992.

288 Al hacerlo, la Comisión tuvo en cuenta una de las razones que, según sus Directrices, justifican una reducción del importe de base de las multas en concepto de circunstancias atenuantes, a saber, la «interrupción de las infracciones desde las primeras intervenciones de la Comisión» (punto 3, párrafo primero, tercer guión, de las Directrices).

289 Procede, no obstante, señalar que, conforme al punto 3, párrafo primero, segundo guión, de las Directrices, la no aplicación efectiva de los acuerdos o prácticas ilícitos es mencionada también expresamente por la Comisión como circunstancia atenuante que puede suponer una disminución del importe de base de las multas.

290 Pues bien, está acreditado, por otra parte, que, en el presente caso, la Comisión carecía de pruebas respecto a la puesta en práctica del acuerdo controvertido.

291 Por tanto, es preciso examinar si la Comisión tuvo en cuenta esta circunstancia con ocasión del cálculo del importe de las multas.

292 A este respecto, debe señalarse que del considerando 181 de la Decisión impugnada se desprende que, en el momento de la determinación de la gravedad de la infracción, la Comisión tuvo en cuenta el hecho de que carecía de pruebas en cuanto a los efectos de la infracción en el nivel de precios para calificar la infracción de grave, pese a que los acuerdos horizontales de precios se consideran normalmente infracciones muy graves. Pues bien, procede señalar que la calificación de la infracción como muy grave habría tenido por consecuencia, con arreglo a las Directrices, que el punto de partida general del cálculo del importe de la multa en función de la gravedad tuviera que sobrepasar, en principio, los 20 millones de euros, mientras que, en el presente caso, debido a la calificación de la infracción como grave, el importe de base de la multa aplicado a la mayor de las partes del FETTCSA mediante la Decisión impugnada asciende a 1.300.000 euros.

293 En estas circunstancias, procede estimar que la Comisión tomó debidamente en consideración la no aplicación del acuerdo a efectos de la fijación del importe de las multas. A este respecto, es irrelevante que la apreciación de este elemento no tuviera lugar específicamente en la parte de la Decisión relativa al examen de las circunstancias atenuantes, sino en el momento del examen de la gravedad de la

infracción, por cuanto, en cualquier caso, la apreciación de este elemento en el marco de la determinación del importe de las multas tuvo por efecto reducir el importe de base de las multas, conforme al punto 3, párrafo primero, segundo guión, de las Directrices.

294 En consecuencia, procede concluir que la Comisión no efectuó una aplicación errónea de sus Directrices.

d) Sobre la cooperación

Alegaciones de las partes

295 Las demandantes estiman que la Comisión no tuvo suficientemente en cuenta el hecho de que las partes cooperaron con ella desde la conclusión del acuerdo FETTCSA y mucho antes de la adopción del pliego de cargos. Según las demandantes, tal cooperación justifica, en el marco de la Comunicación sobre la cooperación, una reducción del importe de la multa considerablemente superior al 10 %.

296 Las demandantes aducen además que la Comisión debería haber tenido en cuenta la cooperación de las partes no incluida en el ámbito de aplicación de la Comunicación sobre la cooperación, y sobre todo el hecho de que las partes se dirigieron a la Comisión inmediatamente después de la recepción del pliego de cargos y posteriormente en otras dos ocasiones para determinar sobre qué bases la Comisión podría dar por concluido el procedimiento, en particular como consecuencia de la adhesión de las partes a determinados principios de Derecho. A juicio de las demandantes, estos elementos justifican una reducción del importe de la multa considerablemente superior al 20 %.

297 La Comisión considera que las demandantes no tienen derecho a una reducción adicional del importe de la multa por la cooperación.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

298 Por lo que respecta, en primer lugar, a la aplicación por la Comisión de su Comunicación sobre la cooperación, procede recordar que, en dicha Comunicación, la Comisión ha fijado las condiciones en las que las empresas que cooperen con ella en el marco de su investigación sobre un acuerdo pueden quedar exentas del pago de la multa o beneficiarse de una reducción de la multa que, en principio, habrían tenido que pagar (sección A, punto 3, de la Comunicación sobre la cooperación).

299 Así, la Comisión indica que puede concederse una reducción de entre un 10 % y un 50 % cuando, antes del envío del pliego de cargos, una empresa facilite a la Comisión información, documentos y otros elementos de prueba que contribuyan a confirmar la existencia de la infracción o cuando, tras el envío del pliego de cargos, una empresa informe a la Comisión de que no pone en duda la veracidad de los hechos sobre los que la Comisión funda sus acusaciones (sección D, apartado 2, de la Comunicación sobre la cooperación).

300 En el presente caso, las demandantes estiman que la Comisión hizo una aplicación errónea de su Comunicación sobre la cooperación al no tomar suficientemente en consideración el hecho de que cooperaron con ella desde la conclusión del acuerdo FETTCSA y mucho antes de la adopción del pliego de cargos.

301 No obstante, debe señalarse que, a tenor de su parte dispositiva, la Decisión impugnada aprecia una infracción del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 únicamente en lo que atañe al acuerdo de no conceder

descuentos en los gastos y recargos. En cambio, la Decisión impugnada no aprecia ninguna infracción por lo que respecta al acuerdo FETTCSA como tal o a las demás actividades ejercidas por las demandantes en el marco de dicho acuerdo.

302 En esta medida, la circunstancia de que las demandantes informaran a la Comisión, en una fase avanzada del procedimiento, de la conclusión del acuerdo FETTCSA es irrelevante a efectos de apreciar su grado de cooperación en el marco del presente asunto, que atañe únicamente al acuerdo de no conceder descuentos. El hecho de que, en el considerando 190, la Comisión tuviera en cuenta las actuaciones de las demandantes respecto al acuerdo FETTCSA constituye en sí, por tanto, un trato más favorable que el contemplado por la Comunicación sobre la cooperación.

303 Además, de las actuaciones sustanciadas ante el Tribunal de Primera Instancia se desprende que el acta de la reunión de 9 de junio de 1992 de la que la Comisión dedujo suficientemente con arreglo a Derecho la existencia del acuerdo de no conceder descuentos en los gastos y recargos sólo se comunicó a la Comisión en respuesta a la solicitud de información de 14 de julio de 1992. Ahora bien, una colaboración con la investigación que no sobrepase el nivel derivado de las obligaciones que incumben a las empresas en virtud del artículo 11, apartados 4 y 5, del Reglamento nº 17 no justifica una reducción de la multa (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Weig/Comisión, T-317/94, Rec. p. II-1235, apartado 283).

304 Además, durante el procedimiento administrativo ante la Comisión, las demandantes negaron constantemente la existencia del acuerdo alegado en el pliego de cargos. Pues bien, cabe subrayar que, cuando una empresa niega las alegaciones de hecho en las que la Comisión basa sus imputaciones, no contribuye a facilitar la labor de la Comisión consistente en la comprobación y represión de las infracciones a las normas en materia de competencia (sentencia Mo och Domsjö/Comisión, citada en el apartado 109 *supra*, apartados 395 y 396).

305 En estas circunstancias, procede concluir que, en el presente caso, la Comisión no incurrió en ningún error de Derecho o de hecho en la aplicación de su Comunicación sobre la cooperación.

306 En segundo lugar, por lo que respecta a la circunstancia según la cual las partes del FETTCSA presentaron en dos ocasiones tras el envío del pliego de cargos la misma declaración de adhesión a determinados principios de Derecho, circunstancia que, en su opinión, constituye un supuesto de cooperación no incluido en el ámbito de aplicación de la Comunicación sobre la cooperación, debe señalarse que dicha circunstancia no puede justificar una reducción adicional de la multa en concepto de cooperación con la Comisión. En efecto, dado que las partes del FETTCSA seguían negando la realidad de los hechos que se les imputaban, la referida declaración no venía a facilitar la labor de la Comisión por lo que respecta a la comprobación de la infracción, puesto que los principios jurídicos admitidos por las partes del FETTCSA se referían a hechos cuya existencia, por lo demás, negaban. Así, en el apartado 4 de dicha declaración, el reconocimiento de que un acuerdo que prohíbe los descuentos entre miembros de una conferencia marítima y compañías independientes puede infringir el artículo 81 CE, apartado 1, carecía de alcance efectivo alguno en el caso de autos, circunstancia que las propias demandantes, por lo demás, admitieron en la vista en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia.

307 En estas circunstancias, procede considerar que la declaración de principio invocada por las demandantes, en la medida en que carece de efectividad, no constituye un acto de cooperación que pueda justificar una reducción de la multa.

308 En consecuencia, la Comisión obró correctamente al no tomar en consideración dicha declaración para conceder a las demandantes una reducción adicional del importe de las multas en concepto de cooperación.

e) Sobre el plazo razonable

Alegaciones de las partes

309 Las demandantes sostienen que la Comisión cometió un error de Derecho al reducir el importe de las multas por sobrepasar el plazo razonable únicamente en 100.000 euros, cuando la duración del procedimiento en el caso de autos ha resultado manifiestamente excesiva. A este respecto, las demandantes no comparten la opinión de la Comisión según la cual el transcurso de un lapso de tiempo sólo es motivo para no imponer una multa cuando exceda del plazo de prescripción fijado en el Reglamento (CEE) nº 2988/74 del Consejo, de 26 de noviembre de 1974, relativo a la prescripción en materia de actuaciones y de ejecución en los ámbitos del Derecho de transportes y de la competencia de la Comunidad Económica Europea (DO L 319, p. 1; EE 08/02, p. 41).

310 Las demandantes subrayan en particular que la fase del procedimiento que en el caso de autos ha dado lugar al transcurso de un plazo irrazonable y excesivo se sitúa en el lapso de tiempo transcurrido entre la respuesta de las partes al pliego de cargos, el 16 de septiembre de 1994, y la adopción de la Decisión, el 16 de mayo de 2000. Según las demandantes, tal duración es excesiva habida cuenta de la trascendencia del litigio, la complejidad del asunto, el comportamiento de las partes y el comportamiento de la Comisión. En este contexto, las demandantes señalan en particular que:

— el asunto era de una considerable trascendencia para ellas, habida cuenta del riesgo de multa que pesaba sobre ellas;

— por el contrario, el asunto no era muy complejo puesto que la Comisión únicamente tenía que examinar las actas de tres reuniones; además, aducen que la Comisión no modificó sustancialmente su análisis del concepto de

acuerdo técnico expresado en su escrito de 28 de septiembre de 1992 y en el pliego de cargos;

— las partes cooperaron estrechamente con la Comisión desde el inicio del procedimiento;

— la Comisión no motiva en absoluto el retraso en el procedimiento, pese a que le es enteramente imputable.

311 Las demandantes estiman que estos elementos justifican una reducción del importe de la multa notablemente superior a 100.000 euros, especialmente a la luz de la Decisión 2000/117/CE de la Comisión, de 26 de octubre de 1999, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 81 del Tratado CE [Asunto IV/33.884 — Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied y Technische Unie (FEG y TU)] (DO 2000, L 39, p. 1), en la que la Comisión aceptó reducir el importe de la multa en 100.000 euros debido a la duración irrazonable del procedimiento aun cuando el retraso era imputable a las partes, lo cual no ocurre en el presente caso.

312 Las demandantes precisan asimismo que esta reducción del importe de las multas es pertinente aun cuando la vulneración del principio del plazo razonable no implique, en el presente caso, una vulneración de su derecho de defensa. Según las demandantes, esta exigencia relativa al derecho de defensa sólo sirve para justificar la anulación de la Decisión y no para la reducción del importe de las multas.

313 A título individual, Senator Lines alega que la duración excesiva del procedimiento justifica, en particular sobre la base del artículo 6 del CEDH, la anulación de las multas impuestas por la Comisión o la reducción de su importe.

314 En particular, esta demandante sostiene que la duración excesiva del procedimiento afectó a su capacidad de defenderse de manera efectiva, en la medida en que ni los documentos pertinentes ni los responsables durante el período considerado continúan en la compañía. A este respecto, la demandante señala que, según el Código de Comercio alemán, la conservación de los documentos mercantiles se limita a seis años.

315 A este respecto, la demandante precisa que carece de importancia que no tratara de presentar testigos de los hechos en el momento del procedimiento administrativo ante la Comisión. En efecto, sostiene que nada debería impedir a las partes invocar ante el Tribunal de Primera Instancia alegaciones que no fueron planteadas durante el procedimiento administrativo. La demandante señala además que su comportamiento en la fase del procedimiento administrativo estaba condicionado por el hecho de que la Comisión no parecía tener la intención de imponer multas. Por último, subraya que la presentación de testigos es tanto más pertinente en el presente caso cuanto que de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión se basa en un solo documento cuyos términos son ambiguos.

316 La Comisión considera que procede desestimar por infundadas las alegaciones de las demandantes basadas en la vulneración del plazo razonable.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

317 De la jurisprudencia se desprende que la observancia por parte de la Comisión de un plazo razonable al adoptar las decisiones que ponen fin a procedimientos administrativos en materia de política de competencia constituye un principio general del Derecho comunitario relacionado con el principio de buena administración (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 22 de octubre de 1997, SCK y FNK/Comisión, asuntos acumulados T-213/95 y T-18/96, Rec. p. II-1739, apartado 56, y de 9 de septiembre de 1999, UPS Europe/Comisión, T-127/98, Rec. p. II-2633, apartado 37). Así, el Tribunal de Primera Instancia ya ha declarado que la Comisión no puede diferir *sine die* su pronunciamiento y que, en aras de la seguridad jurídica y de una protección jurisdiccional adecuada, la

Comisión debe adoptar una decisión o enviar un escrito de archivo de las actuaciones, en el caso de que tal escrito se haya solicitado, dentro de un plazo razonable (sentencia SCK y FNK/Comisión, antes citada, apartado 55).

318 Según la jurisprudencia, el carácter razonable de la duración del procedimiento debe apreciarse en función de las circunstancias propias de cada asunto y, en particular, de su contexto, del comportamiento de las partes durante el procedimiento, de la relevancia del asunto para las distintas empresas interesadas y de su grado de complejidad (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 126).

319 En el presente caso, procede señalar que, a tenor del considerando 180 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó que la infracción concluyó el 28 de septiembre de 1992. Cabe además recordar que, al término de su investigación, la Comisión dirigió a las demandantes un pliego de cargos con fecha de 19 de abril de 1994. Las demandantes respondieron a este pliego de cargos el 16 de septiembre de 1994. Puesto que la Decisión impugnada se adoptó el 16 de mayo de 2000, resulta que transcurrieron sesenta y ocho meses entre la respuesta de las demandantes al pliego de cargos y la adopción de la Decisión impugnada. Pues bien, es pacífico entre las partes que, durante este período, la Comisión no efectuó ningún acto de instrucción, a excepción del envío, el 24 de marzo de 1995, el 30 de junio de 1998 y el 11 de octubre de 1999, de solicitudes de información encaminadas únicamente a obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las demandantes.

320 En respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia en la vista, el representante de la Comisión expuso que el retraso en la adopción de la Decisión impugnada obedecía a la falta de recursos humanos que padecía la institución. Por otra parte, la Comisión reconoció, en el apartado 45 de su escrito de contestación, que «el procedimiento se ha prolongado más de lo razonable». Asimismo, a tenor del considerando 195 de la Decisión impugnada, la Comisión admite que «en este caso la duración del procedimiento ha sido considerable».

321 No obstante, debe señalarse que, aun cuando, habida cuenta del contexto del asunto, de su relevancia para las empresas interesadas y de su grado de complejidad, la duración del procedimiento en el presente caso parece, al menos a primera vista, exceder de un plazo razonable, las demandantes se limitan a alegar la vulneración del principio del plazo razonable, no para obtener la anulación de la Decisión impugnada, sino en apoyo de su motivo dirigido a la anulación de las multas impuestas por la Decisión impugnada o a la reducción de su importe. Pues bien, aunque la inobservancia de un plazo razonable, en particular cuando supone la vulneración del derecho de defensa de los interesados, justifica la anulación de una decisión por la que se declara la existencia de una infracción de las normas sobre la competencia, no ocurre lo mismo cuando se discute el importe de las multas impuestas por esta decisión, toda vez que la facultad de la Comisión para imponer multas se rige por el Reglamento nº 2988/74, que estableció un plazo de prescripción a este respecto.

322 En efecto, es preciso señalar que del segundo considerando del Reglamento nº 2988/74 se desprende que el principio de la prescripción se introdujo para garantizar la seguridad jurídica. Según este mismo considerando, «para que esta regulación sea completa, debe aplicarse tanto al poder de imponer multas o sanciones como al de ejecutar las decisiones mediante las que se imponen multas, sanciones o multas coercitivas; [...] dicha regulación debe fijar los plazos de prescripción, la fecha a partir de la cual empieza a contar la prescripción y las medidas por las cuales se interrumpe o suspende la prescripción, [y] en este sentido hay que tener en cuenta tanto los intereses de las empresas y de las asociaciones de empresas, como las exigencias de la práctica administrativa».

323 Así, por lo que respecta a la facultad de imponer multas, el artículo 1, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 2988/74 prevé que la facultad de la Comisión para imponer multas está sujeta a un plazo de prescripción de cinco años en el caso de las infracciones de las normas comunitarias sobre la competencia. En virtud del artículo 1, apartado 2, de dicho Reglamento, la prescripción se empieza a contar a partir del día en que se haya cometido la infracción o, para las infracciones continuas o continuadas, a partir del día en que haya finalizado la infracción. No obstante, la prescripción puede interrumpirse y suspenderse, con arreglo a los artículos 2 y 3 del Reglamento nº 2988/74, respectivamente. En virtud del artículo 2, apartado 3, del Reglamento nº 2988/74, la prescripción se cuenta de

nuevo a partir de cada interrupción, si bien la prescripción se adquirirá, a más tardar, el día en que un plazo igual al doble del plazo de prescripción venza sin que la Comisión haya impuesto una multa o sanción.

324 De ello resulta que el Reglamento nº 2988/74 regula de manera completa y detallada los plazos dentro de los cuales la Comisión está facultada, sin incumplir la exigencia fundamental de seguridad jurídica, para imponer multas a las empresas que son objeto de procedimientos de aplicación de las normas comunitarias sobre la competencia. A este respecto, cabe subrayar, en particular, que el artículo 2, apartado 3, del Reglamento nº 2988/74 prevé que la prescripción se adquiere, en cualquier caso, después de diez años cuando la prescripción se interrumpe con arreglo al artículo 2, apartado 1, de este Reglamento, de manera que la Comisión no puede, so pena de que se adquiera la prescripción, retrasar indefinidamente su decisión respecto a las multas. Ante esta regulación, debe excluirse cualquier consideración ligada a la obligación por parte de la Comisión de ejercer su facultad de imponer multas en un plazo razonable (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 1972, ICI/Comisión, 48/69, Rec. p. 619, apartados 46 a 49; Geigy/Comisión, 52/69, Rec. p. 787, apartados 20 a 22, y de 24 de septiembre de 2002, Falck y Acciaierie di Bolzano/Comisión, asuntos acumulados C-74/00 P y C-75/00 P, Rec. p. I-7869, apartados 139 a 141).

325 El hecho de que, no obstante, la Comisión decidiera, en el considerando 195 de la Decisión impugnada, reducir el importe de la multa en 100.000 euros, por considerar que ella misma se rige por el principio general del Derecho comunitario de observancia de un plazo razonable al adoptar decisiones como consecuencia de los procedimientos administrativos en materia de competencia, no desvirtúa esta conclusión. Aun cuando la Comisión no estaba obligada a reducir el importe de las multas a causa de la duración considerable del procedimiento, le estaba permitido, en el marco de su facultad de apreciación al fijar el importe de las multas, efectuar dicha reducción por motivos de equidad.

326 En estas circunstancias, ha de concluirse que procede desestimar la alegación de las demandantes basada en la inobservancia del plazo razonable.

f) Sobre el principio de confianza legítima

Alegaciones de las partes

327 Senator Lines sostiene, a título individual, que la adopción de la Decisión impugnada más de seis años después del envío del pliego de cargos vulneró el principio de confianza legítima. Subraya que la Comisión cambió repentinamente de opinión tras haber dado a entender a las partes que estaba dispuesta a concluir el procedimiento, especialmente si las partes del FETTCSA se comprometían a adherirse a determinados principios de Derecho pertinentes en el caso de autos. La demandante destaca asimismo la prolongada pasividad de que dio muestra la Comisión tras el envío del pliego de cargos. Pues bien, alega que de un principio general de Derecho comunitario se deriva que las instituciones quedan vinculadas por sus declaraciones respecto al comportamiento futuro que pretenden adoptar, en la medida en que tales declaraciones pueden dar pie a una confianza legítima por parte de los operadores económicos afectados (sentencias del Tribunal de Justicia de 5 de junio de 1973, Comisión/Consejo, 81/72, Rec. p. 575, apartado 10, y de 19 de septiembre de 1985, Finsider/Comisión, asuntos acumulados 63/84 y 147/84, Rec. p. 2857, apartados 20 y 21). A su juicio, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia también se desprende que el transcurso del tiempo puede generar expectativas legítimas (sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de noviembre de 1987, RSV/Comisión, 223/85, Rec. p. 4617).

328 Según esta demandante, la confianza legítima derivada del comportamiento de la Comisión se opone a que se impongan multas en el presente caso (sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de noviembre de 1987, Ferriere San Carlo/Comisión, 344/85, Rec. p. 4435, apartado 13).

329 Esta demandante añade que, por las razones ya expuestas, el comportamiento de la Comisión obstaculizó, además, la capacidad efectiva de Senator Lines para defenderse.

330 La Comisión sostiene que procede desestimar las alegaciones de esta demandante.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

331 De los autos se desprende que, ya el 28 de septiembre de 1992, la Comisión informó explícitamente a las partes del FETTCSA del riesgo de recibir multas si dichas partes no notificaban su acuerdo con vistas a la concesión de una exención. A pesar de esta advertencia, las demandantes comunicaron explícitamente a la Comisión, en su carta de 19 de octubre de 1992, que no notificarían su acuerdo. Por otra parte, en los apartados 157 y 158 del pliego de cargos de 19 de abril de 1994, la Comisión indicó expresamente a las demandantes su intención de imponerles multas a causa de las infracciones derivadas de la celebración, en el marco del FETTCSA, de determinados acuerdos restrictivos, entre ellos el acuerdo controvertido, para no conceder descuentos en los gastos y recargos.

332 A la vista de estas circunstancias, a la demandante no le cabe sostener que la Comisión cambió de opinión y que la decisión de imponerle multas vulneró su confianza legítima en cuanto al resultado del procedimiento.

333 El hecho de que, tras el envío del pliego de cargos, las demandantes presentaran propuestas a la Comisión en dos ocasiones, mediante escritos de 26 de octubre de 1994 y 28 de julio de 1995, con objeto de acordar un arreglo amistoso no puede desvirtuar esta conclusión. Al contrario, estas actuaciones, cuyo objetivo era precisamente tratar de eludir las multas, demuestran que las demandantes, entre ellas Senator Lines, eran conscientes del riesgo de recibir multas.

334 En cualquier caso, la Comisión no pudo en ningún momento dar la impresión a las demandantes de que estaba dispuesta a concluir el examen del expediente de manera informal sobre la base de las propuestas de éstas. En su escrito de 4 de noviembre de 1994, la Comisión indica claramente que no puede adoptar una postura respecto a estas propuestas en tanto no termine el examen de la respuesta al pliego de cargos. Igualmente, en su escrito de 8 de agosto de 1995, la Comisión subraya explícitamente que no le cabe la posibilidad de concluir el expediente sin adoptar una decisión formal a menos que, en su caso, las partes del FETTCSA reconozcan los hechos que se les imputan. Está acreditado que las demandantes nunca respondieron a esta propuesta. Por otra parte, en el marco del presente recurso, discuten el conjunto de los hechos que la Comisión les imputa en la Decisión impugnada.

335 A lo sumo, de una nota interna del abogado de las demandantes de 17 de mayo de 1994, tras una reunión con los servicios de la Comisión mantenida el 16 de mayo de 1994, se desprende que éstos contemplaron la posibilidad de no adoptar una decisión formal o de no imponer multas. No obstante, aparte de que este documento redactado por el abogado de las demandantes ha de considerarse con cautela, debido a su carácter unilateral, debe señalarse que él mismo menciona el hecho de que la Comisión no pudo adoptar ningún compromiso firme a este respecto. Por otra parte, el contenido de esta nota no pudo dar pie a que Senator Lines albergara ninguna confianza legítima puesto que, posteriormente, la Comisión rechazó en dos ocasiones, mediante los escritos mencionados, sus solicitudes con vistas a un arreglo amistoso.

336 Por tanto, debe estimarse que Senator Lines no aporta ningún elemento que demuestre que la Comisión le diera garantías precisas que generaran en ella esperanzas fundadas respecto a la conclusión del procedimiento sin la imposición de multas (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de marzo de 2002, Diputación Foral de Álava y otros/Comisión, asuntos acumulados T-127/99, T-129/99 y T-148/99, Rec. p. II-1275, apartado 231).

337 Por consiguiente, procede desestimar la alegación basada en la vulneración de la confianza legítima.

g) Sobre la inexistencia de beneficios obtenidos de la infracción

Alegaciones de las partes

338 A título individual, Senator Lines aduce que la Comisión, en el momento de la determinación del importe de la multa, no tuvo en cuenta su situación financiera. La demandante subraya que sufrió pérdidas sustanciales durante el período en que se cometió la infracción. Afirma que dichas pérdidas ascendieron a más de 55 millones de USD en el conjunto de las actividades de la compañía y a más de 15 millones de USD en el mercado de referencia. En esta medida, la demandante sostiene que no pudo obtener el menor beneficio económico de la infracción, circunstancia que debería haber llevado a la Comisión a no imponer una multa o, al menos, a reducir su importe.

339 La Comisión solicita que se desestime la alegación de la demandante.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

340 Procede recordar que, si bien el importe de la multa impuesta debe ser proporcionado en relación con la duración de la infracción y los demás elementos que puedan incluirse en la apreciación de la gravedad de la infracción, entre los que figura el beneficio que la empresa de que se trate haya podido obtener de sus prácticas (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de octubre de 1997, Deutsche Bahn/Comisión, T-229/94, Rec. p. II-1689, apartado 127), el hecho de que una empresa no haya obtenido ningún beneficio de la infracción no puede impedir, según la jurisprudencia, que se imponga una multa, so pena de privar a ésta de su carácter disuasorio (sentencia Ferriere Nord/Comisión, citada en el apartado 183 *supra,* apartado 53).

341 De ello resulta que, contrariamente a la tesis de Senator Lines, para fijar el importe de las multas, la Comisión no está obligada a demostrar que la infracción alegada procuró una ventaja ilícita a las empresas afectadas, ni a tomar en consideración, en su caso, la inexistencia de beneficio derivado de dicha infracción (sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 4881).

342 Es cierto que, en sus Directrices, la Comisión expone, en el punto 5, letra b), que, según las circunstancias, conviene tomar en consideración, para fijar el importe de las multas, la ventaja económica o financiera que puedan haber obtenido los autores de la infracción. A este respecto, se refiere a su XXI Informe sobre la política de competencia, en el que precisa que «siempre que la Comisión pueda comprobar el alcance de estas ganancias fraudulentas, aunque no logre hacerlo con toda precisión, el cálculo de la multa habrá de basarse en ello» (apartado 139). Así, cuando dicha estimación sea objetivamente posible, la Comisión explica, a tenor de sus Directrices (punto 2, párrafo primero, quinto guión), que podrá, en concepto de circunstancias agravantes, aumentar la sanción para rebasar el importe de las ganancias ilícitas obtenidas gracias a la infracción.

343 Ya se ha declarado que tales indicaciones no significan, sin embargo, que la Comisión se haya impuesto, en adelante, la obligación de demostrar en todo caso, a los efectos de la determinación del importe de la multa, la ventaja económica derivada de la infracción imputada. Traducen únicamente su voluntad de tomar en consideración en mayor medida este elemento y utilizarlo como base de cálculo de las multas, siempre y cuando haya podido evaluarlo, aunque sea de forma aproximada (sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 4885).

344 Pues bien, en el presente caso, de los considerandos 181 a 186 de la Decisión impugnada resulta que la Comisión determinó el importe de las multas en función de la naturaleza de la infracción modulada según las diferencias de tamaño existentes entre las partes del FETTCSA, tamaño que se determinó sobre la base de sus volúmenes de negocios mundiales en el ámbito del transporte marítimo regular.

345 En cambio, de la Decisión impugnada no se desprende que la Comisión se basara en la existencia de un beneficio asociado al acuerdo controvertido para aumentar la gravedad de la infracción. Al contrario, es preciso señalar que, en el considerando 181, la Comisión redujo la calificación de la infracción de «muy grave» a «grave» debido a que carecía de pruebas en cuanto a los efectos de la infracción en los niveles de precios y a que era probable, en cualquier caso, que los posibles efectos negativos de la infracción hubieran sido pasajeros.

346 En estas circunstancias, procede desestimar las alegaciones de las demandantes relativas a la supuesta inexistencia de apreciación del beneficio obtenido de la infracción para determinar el importe de las multas.

h) Sobre la situación financiera y la capacidad de pago de Senator Lines

Alegaciones de las partes

347 A título individual, Senator Lines sostiene que la Comisión no tuvo en cuenta su capacidad financiera deficitaria. Aparte de las pérdidas ya mencionadas, que sigue sufriendo, la demandante aduce que no dispone de buques propios desde finales de 1996. Pues bien, a su juicio, de la jurisprudencia comunitaria se desprende que esta circunstancia constituye un criterio importante para evaluar la capacidad económica efectiva de una compañía marítima, que ha de tenerse en cuenta al fijar el importe de la multa.

348 La demandante considera que su situación es análoga a la de la Compagnie maritime zaïroise (en lo sucesivo, «CMZ»), empresa a la que atañe la Decisión 93/82/CEE de la Comisión, de 23 de diciembre de 1992, relativa a un

procedimiento de aplicación de los artículos [81] del Tratado CEE (IV/32.448 — IV/32.450: CEWAL, COWAC, UKWAL) y [82] del Tratado CEE (IV/32.448 — IV/32.450: CEWAL) (DO 1993, L 34, p. 20), que no recibió ninguna multa de la Comisión por ese motivo. Afirma que, a este respecto, carece de importancia que la demandante utilice buques de los que no es propietaria, pues CMZ se encontraba en la misma situación. Senator Lines señala, además, que CMZ contaba con una proporción de los ingresos de la conferencia CEWAL mayor que la de Senator Lines respecto a los ingresos de la conferencia FEFC.

349 Por otra parte, Senator Lines considera que la multa impuesta en la Decisión impugnada puede comprometer su capacidad de pago. La demandante alega que la Comisión no tuvo en cuenta su situación financiera actual, aun cuando las pérdidas de la compañía en el año 1999 ascendían a más de 100 millones de marcos alemanes (DEM).

350 La Comisión estima que procede declarar infundadas las alegaciones de la demandante relativas a su situación deficitaria.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

351 Por lo que respecta, en primer lugar, a la situación financiera de Senator Lines, cabe recordar que, según reiterada jurisprudencia, la Comisión no está en absoluto obligada a tomar en consideración la situación deficitaria de una empresa al determinar el importe de la multa, en la medida en que el reconocimiento de tal obligación equivaldría a procurar una ventaja competitiva injustificada a las empresas menos adaptadas a las condiciones del mercado (sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de noviembre de 1983, IAZ y otros/ Comisión, asuntos acumulados 96/82 a 102/82, 104/82, 105/82, 108/82 y 110/82, Rec. p. 3369, apartado 55; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Gruber + Weber/Comisión, T-310/94, Rec. p. II-1043, apartado 76; de 11 de marzo de 1999, Thyssen Stahl/Comisión, T-141/94, Rec. p. II-347, apartado 630, y de 19 de mayo de 1999, BASF/Comisión, T-175/95, Rec. p. II-1581, apartado 158).

352 Ciertamente, según las circunstancias, la Comisión puede considerar que no debe imponerse una multa o que ha de reducirse su importe debido a las dificultades financieras de la empresa afectada (sentencia Thyssen Stahl/Comisión, citada en el apartado 351 *supra,* apartado 628). Así, en el punto 5, letra b), de sus Directrices, la Comisión indica que podrá tomar en consideración el contexto económico específico, las características específicas de las empresas en cuestión y su capacidad contributiva real en un contexto específico para adaptar en última instancia los importes de las multas previstos. Aunque ello no haya ocurrido en el presente caso, a la demandante no le cabe reprochar a la Comisión, conforme a la jurisprudencia antes citada, no haber tenido en cuenta sus situación deficitaria a efectos de reducir el importe de la multa.

353 En cuanto a la circunstancia alegada por la demandante según la cual su situación financiera en el caso de autos es análoga a la de la compañía marítima CMZ objeto de la Decisión 93/82, procede recordar que el hecho de que, en sus anteriores decisiones, la Comisión considerase que, para determinar la cuantía de la multa, ciertos elementos constituían circunstancias atenuantes no implica que esté obligada a emitir la misma apreciación en una decisión posterior (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Mayr-Melnhof/ Comisión, T-347/94, Rec. p. II-1751, apartado 368).

354 Por tanto, sin necesidad de pronunciarse sobre la analogía establecida por la demandante con un asunto anterior examinado por la Comisión, cabe concluir que la Comisión podía considerar legítimamente, en el marco de su facultad de apreciación, que en el presente caso no procedía tener en cuenta las dificultades financieras de Senator Lines.

355 En segundo lugar, por lo que respecta a la capacidad de pago de Senator Lines, basta indicar que la Comisión, sin que esta demandante lo rebatiera, presentó en anexo a su escrito de contestación documentos que acreditaban que, en 1999, Senator Lines alcanzó, a pesar de las pérdidas acumuladas, un volumen de negocios de 1.000 millones de USD. Huelga señalar que una empresa que factura tal volumen de negocios dispone de la capacidad de pagar la multa de 368.000 euros impuesta en la Decisión impugnada.

356 Por todas estas razones, procede desestimar la alegación de Senator Lines basada en la no apreciación de su situación financiera y de su capacidad de pago.

— Sobre la segunda parte, relativa a la distribución en grupos de las demandantes a efectos de la determinación del importe de las multas y a una falta de motivación a este respecto

a) Alegaciones de las partes

357 Las demandantes estiman que el hecho de que la Comisión dividiera a las compañías partes del FETTCSA en cuatro grupos para el cálculo del importe de las multas es contrario al principio de evaluación individual, al principio de igualdad de trato, al principio de transparencia y no está suficientemente motivado con arreglo a Derecho.

358 Por lo que respecta al principio de evaluación individual, las demandantes señalan que el método empleado por la Comisión es contrario a dicho principio en la medida en que el importe de la multa se establece por grupos sin tener en cuenta el tamaño individual de cada empresa dentro de cada grupo. Las demandantes subrayan además que el método empleado por la Comisión supone tener en cuenta, para el cálculo del importe de las multas, únicamente el factor relativo al volumen de negocios, excluyendo otros factores pertinentes.

359 Por lo que respecta al principio de igualdad de trato, las demandantes alegan que en cada uno de los cuatro grupos establecidos por la Comisión figuran armadores de muy diferentes tamaños y que las compañías situadas en los límites inferior y

superior de dos grupos contiguos, cuyos tamaños son similares, son tratadas de manera distinta, mientras que las compañías situadas en los límites superior e inferior de un determinado grupo, cuyos tamaños son diferentes, son tratadas de manera similar.

360 En cuanto al principio de transparencia, las demandantes señalan que la Comisión no explica ni la razón por la que considera que es preciso dividir a las partes del FETTCSA en cuatro grupos, ni el criterio en virtud del cual la Comisión definió los diferentes grupos. Las demandantes sostienen, además, que la Comisión no explica las razones por las que, después de haber determinado un importe de base de 1.300.000 euros para el grupo de «compañías de gran tamaño», fija el importe de base de los otros tres grupos, respectivamente, en 1 millón, 650.000 y 325.000 euros (considerando 186 y cuadro 6 de la Decisión impugnada).

361 Por último, por lo que respecta a la obligación de motivación, las demandantes alegan que la Comisión no motivó la razón por la que dividió a las partes del FETTCSA en cuatro grupos. Según las demandantes, en la medida en que la Comisión calculó el tamaño relativo de cada una de las partes del FETTCSA en relación con el de Maersk en 1994, debería haber fijado el importe de la multa impuesta a cada una de las partes del FETTCSA en función de su tamaño respectivo y no dividir, sobre una base arbitraria, a dichas partes en cuatro grupos. Por otra parte, en la medida en que la clasificación efectuada en la Decisión impugnada tiene por objeto tomar en consideración los daños y beneficios derivados del acuerdo controvertido, las demandantes consideran que la Comisión no identificó dichos daños y beneficios.

362 A título individual, NYK alega que la Comisión cometió un error de Derecho al tener en cuenta, para la fijación del importe de la multa que le impone la Decisión impugnada, su volumen de negocios correspondiente al transporte marítimo obtenido en todo el mundo en vez de su tamaño en el mercado geográfico de referencia.

363 Esta demandante sostiene que, sobre la base del volumen de negocios obtenido en el mercado geográfico de referencia, no habría ocupado la segunda posición, sino la quinta entre las compañías marítimas afectadas, al representar el 43,6 % del tamaño de Maersk y no el 58 % de ésta. Igualmente, la demandante señala que sólo ocuparía el sexto puesto entre las compañías marítimas afectadas en términos de contenedores transportados hacia el oeste y el séptimo puesto en términos de contenedores transportados hacia el este.

364 La demandante considera, por tanto, que la Comisión la sancionó injustamente por haber obtenido un volumen de negocios relevante en rutas que no tienen ninguna relación con Europa. Al hacerlo, según ella, la Comisión quebrantó absolutamente el principio según el cual las multas no pueden ser el resultado de un simple cálculo basado en el volumen de negocios global (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de junio de 1983, Musique diffusion française y otros/ Comisión, asuntos acumulados 100/80 a 103/80, Rec. p. 1825).

365 En respuesta a las alegaciones de la Comisión, la demandante niega que el método que propone llevara a incluirla asimismo en la segunda categoría de «compañías de mediano a gran tamaño». La demandante, en efecto, señala que si la Comisión hubiera utilizado el criterio del volumen de negocios correspondiente al transporte marítimo regular en el mercado geográfico de referencia para determinar el tamaño de todos los destinatarios de la Decisión impugnada, la importancia relativa de cada uno de ellos, y no sólo la de NYK, se habría visto modificada. Por otra parte, dada la ausencia de explicación por parte de la Comisión en cuanto a la definición de los cuatro grupos de empresas, no es seguro que la Comisión hubiera utilizado las mismas categorías o que hubiera clasificado a NYK en el grupo de «compañías de mediano a gran tamaño» de haber adoptado el método expuesto por NYK.

366 Por estas razones, las demandantes consideran que no procede imponerles multas, dado que estas multas se calcularon sobre la base del método controvertido.

367 Con carácter subsidiario, las demandantes sostienen que, por lo menos, ha de reducirse de manera significativa el importe de las multas. A este respecto, las demandantes alegan que si el Tribunal de Primera Instancia, por un lado, acoge la tesis de la Comisión según la cual procede imponer a las compañías grandes del FETTCSA multas de un importe más elevado que a las compañías más pequeñas, y, por otro lado, si estima que el importe de base aplicado a la mayor de las partes del FETTCSA debe corresponder a una cuantía situada entre 250.000 euros y 1 millón de euros y no a un importe inferior o igual a 250.000 euros, procede que el Tribunal de Primera Instancia vuelva a calcular la cuantía de las multas en función, por una parte, del nuevo importe de base de la multa impuesta a Maersk (es decir, 1 millón de euros) y, por otra, del tamaño relativo de las partes del FETTCSA según se calcula en el cuadro 5 de la Decisión impugnada, y no en función de la distribución de las partes por la Comisión en cuatro grupos.

368 La Comisión sostiene que, según el nuevo método definido por las Directrices, el importe de las multas no corresponde ya a un porcentaje del volumen de negocios de las empresas afectadas, sino que se obtiene a partir de una cantidad absoluta escogida en función de la gravedad de la infracción. A su juicio, este enfoque permite tomar en consideración un gran número de elementos, como los beneficios obtenidos de la infracción y el daño causado por ésta, para conferir a la multa un auténtico carácter disuasorio, también respecto a las pequeñas empresas.

369 La Comisión precisa, por otra parte, que, cuando se trata de una restricción horizontal en materia de precios, no tiene que probar la existencia de un daño real o de un beneficio real para las partes de que se trate.

370 Sostiene, por tanto, que sería erróneo pretender calcular el importe de las multas de forma meramente aritmética sobre la única base del volumen de negocios de las empresas afectadas. A este respecto, la Comisión señala que la alegación de las demandantes se contradice con la formulada por NYK, según la cual la Comisión concedió excesiva importancia al volumen de negocios en el cálculo del importe de las multas.

371 La Comisión considera que, en el presente caso, la clasificación efectuada en la Decisión impugnada (considerando 183, cuadro 5) refleja el tamaño en el mercado en 1994 de cada una de las compañías de que se trata, sobre la base de sus respectivas cuotas de mercado. Por su parte, la distribución de las empresas en cuatro grupos era necesaria con objeto de tomar en consideración la capacidad efectiva de cada una de las empresas para provocar daños importantes y con el fin de dotar a la multa de un carácter disuasorio. A la luz de este objetivo, y habida cuenta de la imposibilidad de recurrir a una fórmula aritmética, la Comisión estima que el criterio escogido para efectuar esta distribución entra dentro de su facultad de apreciación.

372 En respuesta a las alegaciones de NYK, la Comisión precisa que no calculó el importe de las multas sobre la base del volumen de negocios correspondiente al conjunto de productos y servicios realizado en todo el mundo por las partes, ni siquiera sobre la base de su volumen de negocios global en materia de transporte marítimo, sino únicamente sobre la base del volumen de negocios correspondiente al transporte marítimo regular a escala mundial.

373 La Comisión estima que este enfoque es correcto, pues permite comparar el tamaño relativo de las empresas en términos de recursos y de su importancia real (sentencia CEWAL, citada en el apartado 242 *supra,* apartado 233).

374 Según la Comisión, el método propuesto por la demandante, además, carecería de incidencia práctica puesto que, incluso siguiendo este enfoque, si NYK representara el 43,6 % del tamaño de Maersk continuaría formando parte del grupo de «compañías de mediano a gran tamaño» y el importe de la multa habría sido idéntico.

375 En cualquier caso, la Comisión precisa que, en la Decisión impugnada, no se basó únicamente en el volumen de negocios de las partes para determinar el importe de las multas.

b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

376 Procede recordar que, a tenor del considerando 182 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que, con objeto de tener en cuenta la capacidad efectiva de las empresas afectadas para alterar significativamente la competencia y la necesidad de garantizar que el importe de la multa tuviera un efecto suficientemente disuasorio, era preciso, debido a la considerable disparidad entre los tamaños de las partes del FETTCSA, imponer a las partes más grandes multas más elevadas que a las más pequeñas.

377 En este contexto, la Comisión dividió a las partes del FETTCSA en cuatro grupos en función de su tamaño. En el considerando 183, la Decisión impugnada explica que el tamaño de cada parte del FETTCSA se determinó sobre la base de su volumen de negocios de 1994 correspondiente al transporte marítimo regular a escala mundial, puesto que dicho volumen de negocios permite apreciar los recursos y la importancia reales de las empresas afectadas.

378 El cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada indica los cuatro grupos así establecidos y el tamaño relativo de cada una de las partes del FETTCSA en 1994 en relación con Maersk, la más importante de las partes del FETTCSA. De este cuadro resulta que los cuatro grupos y el tamaño relativo de las partes del FETTCSA que los componen quedan establecidos del siguiente modo: las «compañías de gran tamaño» [Maersk (100)], las «compañías de mediano a gran tamaño» [NYK (58), MOL (55), P&O (52), K Line (49), Nedlloyd (46) y Hanjin (41)], las «compañías de pequeño a mediano tamaño» [Hapag-Lloyd (34), Evergreen (30), NOL (28), DSR-Senator (23) y Yangming (23)] y las «compañías de pequeño tamaño» [Cho Yang (17), MISC (14), OOCL (11) y CGM (6)].

379 En el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada se establece el importe de base de las multas para los transportistas según su pertenencia a cada

uno de los cuatro grupos, teniendo en cuenta los factores indicados en los considerandos 179 a 185 de la Decisión impugnada, a saber, la naturaleza de la infracción y el tamaño de las partes del FETTCSA. Estos importes ascienden, respectivamente, a 1.300.000 euros para las «compañías de gran tamaño», 1 millón de euros para las «compañías de mediano a gran tamaño», 650.000 euros para las «compañías de pequeño a mediano tamaño» y 325.000 euros para las «compañías de pequeño tamaño».

380 Es preciso examinar si, como alegan las demandantes, este método de determinación del importe de base para el cálculo de la cuantía de las multas, por un lado, infringe los principios de evaluación individual y de igualdad de trato y, por otro lado, si respeta el principio de transparencia y está suficientemente motivado con arreglo a Derecho.

Sobre el principio de evaluación individual

381 En primer lugar, las demandantes alegan que el método empleado por la Comisión da lugar a que el importe de la multa se establezca por grupos sin tener en cuenta el tamaño individual de cada empresa dentro de cada grupo. Seguidamente, reprochan a la Comisión que, en el presente caso, dicho método supone tener en cuenta, para calcular el importe de las multas, únicamente el factor relativo al volumen de negocios, excluyendo otros factores pertinentes.

382 Mediante su primera alegación, las demandantes se oponen a la aplicación de un importe de base global a cada grupo de empresas, según resulta del cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada. En efecto, esta aplicación lleva a la Comisión a obviar, dentro de cada grupo, las posibles diferencias entre cada empresa perteneciente a un mismo grupo.

383 A este respecto, cabe recordar que, según la jurisprudencia, al determinar la cuantía de cada multa, la Comisión dispone de una facultad de apreciación y no puede considerarse que esté obligada a aplicar, a tal fin, una fórmula matemática precisa (sentencia Martinelli/Comisión, citada en el apartado 252 *supra*, apartado 59). A lo sumo, el importe de la multa impuesta debe ser proporcionado en relación con los elementos que puedan incluirse en la apreciación de la gravedad de la infracción (véase, en este sentido, la sentencia Tate & Lyle y otros/Comisión, citada en el apartado 262 *supra*, apartado 106).

384 Pues bien, es preciso señalar que la distribución en grupos en función del tamaño de las empresas afectadas contribuye al objetivo de sancionar con mayor severidad a las grandes empresas puesto que, con arreglo a este método, las empresas pertenecientes a los grupos de empresas de mayor tamaño reciben multas de importe superior al de las multas impuestas a las empresas pertenecientes a los grupos de empresas de menor tamaño, y a ninguna empresa de gran tamaño se le aplica un importe de base inferior al correspondiente a una empresa de menor tamaño.

385 Es cierto que este método hace coincidir los importes de base de todas las empresas pertenecientes a un mismo grupo y, por ello, no tiene en cuenta las diferencias de tamaño entre empresas de un mismo grupo. Sin embargo, al determinar el importe de las multas en función de la gravedad y de la duración de la infracción correspondiente, la Comisión no está obligada a garantizar que, en el caso de que se impongan multas a varias empresas implicadas en una misma infracción, los importes definitivos de las multas a las empresas resultantes de sus cálculos reflejen cualquier diferencia existente entre ellas en cuanto a su volumen de negocios global (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de marzo de 2002, LR AF 1998/Comisión, T-23/99, Rec. p. II-1705, apartado 278). Así, el Tribunal de Justicia ya ha considerado lícito un método de cálculo en el que la Comisión comienza por determinar el importe global de las multas, para repartirlo a continuación entre las empresas afectadas, clasificando a éstas en grupos constituidos en función de la importancia de sus actividades en el sector de que se trate (sentencia IAZ y otros/Comisión, citada en el apartado 351 *supra*, apartados 48 a 53).

386 En consecuencia, procede considerar que la Comisión no cometió ningún error de hecho o de Derecho al distribuir en grupos a las demandantes en el momento de determinar la gravedad de la infracción.

387 Mediante su segunda alegación, las demandantes reprochan a la Comisión no haber individualizado el cálculo del importe de las multas teniendo en cuenta otros criterios además del relativo al volumen de negocios.

388 Del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, del artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 se desprende que la gravedad de la infracción y la duración de ésta son los únicos criterios que la Comisión ha de tener en cuenta para fijar el importe de las multas impuestas por infracciones de las normas comunitarias sobre la competencia.

389 En la medida en que, en el presente caso, la duración de la infracción apreciada es la misma para todas las empresas, procede examinar si estaba justificado que la Comisión, al determinar la gravedad de la infracción, fijara un importe de base de las multas sin tener en cuenta, en ese momento, otras circunstancias individuales específicas de cada empresa aparte de su volumen de negocios.

390 De la jurisprudencia resulta que la gravedad de las infracciones debe determinarse en función de un gran número de factores, tales como, en particular, las circunstancias específicas del asunto, su contexto y el alcance disuasorio de las multas, y ello sin que se haya establecido una lista taxativa o exhaustiva de criterios que deban tenerse en cuenta obligatoriamente (auto del Tribunal de Justicia de 25 de marzo 1996, SPO y otros/Comisión, C-137/95 P, Rec. p. I-1611, apartado 54, y sentencia del Tribunal de Justicia Ferriere Nord/Comisión, citada en el apartado 183 *supra,* apartado 33). Según jurisprudencia reiterada, entre los elementos de apreciación de la gravedad de una infracción pueden figurar, según los casos, el volumen y el valor de las mercancías que constituyen su objeto, así

como el tamaño y la pujanza económica de la empresa (sentencias Musique diffusion française y otros/Comisión, citada en el apartado 364 *supra*, apartado 120, e IAZ y otros/Comisión, citada en el apartado 351 *supra*, apartado 52).

391 Teniendo en cuenta que los términos del artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 son idénticos a los del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, esta jurisprudencia relativa al artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 es aplicable a la determinación del importe de las multas en el marco de los Reglamentos nºs 1017/68 y 4056/86.

392 En el presente caso, de la Decisión impugnada se desprende que, tras haber determinado, en el considerando 181, el importe de base aplicado a la mayor de las demandantes, a saber, Maersk, en función de la naturaleza de la infracción y del tamaño de dicha empresa, la Comisión, a tenor de los considerandos 182 a 186, moduló dicho importe en función del tamaño relativo de cada demandante en relación con Maersk, tal como resulta de su volumen de negocios correspondiente al transporte marítimo regular en todo el mundo. La clasificación de las demandantes y su distribución en grupos en función de su tamaño figura en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada.

393 Pues bien, en el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada, los importes de base de las multas que en él figuran se establecen para cada grupo identificado en el cuadro 5. Por tanto, los importes de base reproducidos en el cuadro 6 se derivan indirectamente de la consideración del volumen de negocios de las demandantes.

394 Según expone en el considerando 182, el objetivo de la Comisión, ante la «considerable» disparidad entre los tamaños de las demandantes, es imponer multas más elevadas a las grandes empresas con objeto de tener en cuenta la capacidad efectiva de las empresas afectadas para alterar significativamente la competencia y garantizar que el importe de la multa tenga un efecto disuasorio.

395 Así, siguiendo este sistema, el volumen de negocios de las empresas afectadas no se utiliza para calcular directamente el importe de la multa como proporción de este volumen de negocios, sino para modular, en el momento de la determinación de la gravedad de la infracción, un importe de base definido en función de la naturaleza de la infracción con objeto de tener en cuenta la disparidad de tamaños entre las empresas afectadas.

396 En efecto, la Comisión estima, en sus Directrices, que la gravedad de la infracción no debe únicamente tener en cuenta su naturaleza, sino también sus «repercusiones concretas» (punto 1 A, párrafo primero). Por tanto, a tenor de las Directrices, procede tomar en consideración la capacidad económica efectiva de los autores de la infracción para infligir un daño importante a los demás operadores y fijar un importe que dote a la multa de un carácter lo suficientemente disuasorio (punto 1 A, párrafo cuarto). La Comisión estima también que, en general, las empresas grandes disponen casi siempre de conocimientos y mecanismos 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). Por estas razones, las Directrices indican que, en el caso de las infracciones en las que están implicadas varias empresas («carteles»), podrá resultar conveniente ponderar los importes de base 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 (punto 1 A, párrafo sexto).

397 De ello se deduce que, siguiendo el método expuesto en las Directrices y aplicado en el presente caso, el cálculo de las multas continúa realizándose en función de la gravedad de la infracción, que es uno de los dos criterios mencionados en el artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 y en las disposiciones equivalentes de los Reglamentos nºs 1017/68 y 4056/86. Por otra parte, según la jurisprudencia antes citada, el tamaño y la pujanza económica de las empresas afectadas constituyen elementos que pueden determinar la gravedad de la infracción en el sentido del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17.

398 En consecuencia, el método de fijación de las multas seguido en el presente caso, que consiste en determinar la gravedad de la infracción modulando sobre la base del tamaño de las empresas afectadas un importe de base definido en función de la naturaleza de la infracción, se ajusta al marco jurídico de las sanciones definido por el artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 y las disposiciones equivalentes de los Reglamentos nºs 1017/68 y 4056/86 (véase, en este sentido, la sentencia LR AF 1998/Comisión, citada en el apartado 385 *supra,* apartados 231 y 232).

399 A este respecto, contrariamente a lo que sostiene NYK a título individual, la Comisión puede, para determinar el tamaño de las empresas afectadas, referirse a su volumen de negocios global en vez de a su volumen de negocios en el mercado o mercados de referencia. En efecto, ya se ha declarado que el volumen de negocios global de la empresa afectada constituye una indicación, aunque sea aproximada e imperfecta, del tamaño de ésta y de su pujanza económica (sentencia Musique diffusion française y otros/Comisión, citada en el apartado 364 *supra,* apartado 121). Así, en el ámbito de los transportes marítimos, el Tribunal de Primera Instancia ya admitió que, al tomar como referencia, a efectos de la determinación del importe de las multas, el volumen de negocios global de la empresa afectada para el transporte marítimo regular, la Comisión no había infringido el artículo 19 del Reglamento nº 4056/86 (sentencia CEWAL, citada en el apartado 242 *supra,* apartado 233).

400 Por consiguiente, a efectos de determinar la gravedad de la infracción, la Comisión estaba facultada para, tras haber establecido el importe de base de la multa en función de la naturaleza de la infracción, modular éste en función únicamente del criterio del volumen de negocios global de las partes del FETTCSA correspondiente a los servicios de transporte marítimo regular.

401 En cualquier caso, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, este método no lleva a la Comisión a fijar el importe de la multa sobre la base de un cálculo basado únicamente en el volumen de negocios global sin tener en cuenta circunstancias individuales específicas de cada una de las demandantes. En efecto, de la Decisión impugnada, así como de las Directrices cuyos principios se aplican

en ésta, se desprende que, si bien en un primer momento la gravedad de la infracción se aprecia en función de los elementos específicos de la infracción como su naturaleza y sus repercusiones en el mercado, en un segundo momento se modula esta apreciación en función de circunstancias específicas de la empresa, lo que lleva a la Comisión a tener en cuenta, además del tamaño y las capacidades de la empresa, no sólo las eventuales circunstancias agravantes, sino también, en su caso, las circunstancias atenuantes. Esta actuación es conforme con la letra y el espíritu del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, pues permite tener en cuenta al evaluar la gravedad de la infracción el diferente papel desempeñado por cada empresa y su actitud hacia la Comisión durante el desarrollo del procedimiento (sentencia Tate & Lyle y otros/Comisión, citada en el apartado 262 *supra,* apartado 109).

402 En el presente caso, no obstante, en el considerando 185 de la Decisión impugnada, la Comisión concluyó, sin que las demandantes lo rebatieran, que nada permitía distinguir entre la gravedad de la actuación de las compañías de la FEFC y la de las compañías no pertenecientes a la conferencia. Por otra parte, en el considerando 187 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló, sin objeción de las demandantes, que ante la ausencia de líderes y coadyuvantes, no hay motivos para distinguir entre las distintas partes del FETTCSA en lo que se refiere a su participación en la infracción.

403 En estas circunstancias, la Comisión podía legítimamente, a efectos de la determinación del importe de las multas, no tener en cuenta las circunstancias individuales específicas de cada una de las demandantes aparte de su volumen de negocios global correspondiente al transporte marítimo regular.

404 Por tanto, procede desestimar la alegación de las demandantes basada en la vulneración por la Comisión del principio de evaluación individual.

Sobre el principio de igualdad de trato

405 Las demandantes alegan que al realizar una distribución en grupos, la Comisión infringió el principio de igualdad de trato puesto que en cada uno de los cuatro grupos identificados en la Decisión impugnada figuran empresas de muy diferentes tamaños y que las compañías situadas en los límites inferior y superior de dos grupos contiguos, cuyos tamaños son similares, son tratadas de manera distinta, mientras que las compañías situadas en los límites superior e inferior de un determinado grupo, cuyos tamaños son diferentes, son tratadas de manera similar.

406 Según reiterada jurisprudencia, el principio de igualdad de trato se viola cuando se tratan de manera diferente situaciones que son comparables o cuando situaciones diferentes se tratan de manera idéntica, a menos que este trato esté objetivamente justificado (sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de diciembre de 1984, Sermide, 106/83, Rec. p. 4209, apartado 28, y de 28 de junio de 1990, Hoche, C-174/89, Rec. p. I-2681, apartado 25).

407 En el presente caso, la distribución en grupos podría infringir el principio de igualdad de trato, ya sea por tratar de manera idéntica, dentro de cada grupo, a empresas que se hallan en una situación diferente, ya sea por tratar de manera diferente, entre los distintos grupos, a empresas que se hallan en una situación comparable.

408 Por tanto, es preciso examinar si tales diferencias de trato existen y si, en su caso, están objetivamente justificadas por la finalidad que se persigue de sancionar más severamente a las empresas de gran tamaño.

409 Por lo que respecta, en primer lugar, al trato idéntico, dentro de cada grupo, de demandantes de tamaños diferentes, procede recordar que, para el cálculo del importe de las multas, a todas las demandantes pertenecientes a un mismo grupo se les aplicaron, a pesar de su diverso tamaño, importes de base idénticos que ascendían, por orden de relevancia y según los grupos, a 1.300.000 euros, 1.000.000 de euros, 650.000 euros y 325.000 euros.

410 No obstante, resulta obligado señalar que dicha diferencia de trato es inherente a un sistema de distribución en grupos. Ahora bien, ya se ha declarado en el marco del examen de la primera alegación de las demandantes en esta parte del presente motivo que dicha distribución correspondía a una apreciación correcta de la gravedad de la infracción.

411 Por tanto, aun cuando, debido a la distribución en grupos, a determinadas demandantes se les aplique un importe de base idéntico a pesar de tener diferentes tamaños, ha de concluirse que dicha diferencia de trato está objetivamente justificada por la preeminencia otorgada a la naturaleza de la infracción frente al tamaño de las empresas al determinar la gravedad de la infracción (véase, en este sentido, la sentencia IAZ y otros/Comisión, citada en el apartado 351 *supra,* apartados 50 a 53).

412 En consecuencia, en el presente caso, la Comisión estaba facultada para aplicar a las empresas de un mismo grupo un importe de base idéntico sin infringir el principio de igualdad de trato.

413 En segundo lugar, por lo que respecta al trato diferente de las demandantes pertenecientes a grupos diferentes, del cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión distribuyó a las demandantes en cuatro grupos por bloques de empresas que representaban, respectivamente, del 0 % al 17 % del tamaño de Maersk (las «compañías de pequeño tamaño»),

del 23 % al 40 % del tamaño de Maersk (las «compañías de pequeño a mediano tamaño»), del 41 % al 58 % del tamaño de Maersk (las «compañías de mediano a gran tamaño») y el tamaño de Maersk (las «compañías de gran tamaño»). Por otra parte, en el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada, la Comisión aplicó a cada uno de estos grupos un importe de base de las multas, respectivamente, de 1.300.000 euros, 1.000.000 de euros, 650.000 euros y 325.000 euros.

414 De ello se deduce que la diferencia de trato entre demandantes pertenecientes a grupos distintos resulta, por un lado, de la delimitación de los diferentes grupos en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada y, por otro lado, de la determinación de los importes de base aplicados a cada grupo en el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada.

415 Por lo que respecta, primeramente, a los umbrales para la delimitación de los distintos grupos, es preciso señalar que, como indican las demandantes, la diferencia de tamaño entre las demandantes pertenecientes a dos grupos distintos es a veces menor que la existente entre demandantes pertenecientes a un mismo grupo. Así, cabe observar que Yangming y DSR-Senator están situadas en el mismo grupo que Hapag-Lloyd y no en el de Cho Yang, a pesar de que su tamaño relativo se aproxima más al de Cho Yang que al de Hapag-Lloyd. Asimismo, Hanjin se sitúa en el mismo grupo que NYK y no en el grupo de Hapag-Lloyd, si bien su tamaño relativo se aproxima más al de Hapag-Lloyd que al de NYK.

416 Procede señalar que, a tenor de su punto 1 A, párrafo sexto, las Directrices establecen que una disparidad «considerable» en las dimensiones de las empresas responsables de una infracción de la misma naturaleza puede justificar en particular una diferenciación a efectos de la apreciación de la gravedad de la infracción (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 13 de diciembre de 2001, Acerinox/Comisión, T-48/98, Rec. p. II-3859, apartado 90). Por otra parte, según la jurisprudencia, si bien la Comisión dispone de cierto margen de apreciación en la determinación del importe de las multas y el cálculo de la multa no debe obedecer a una simple fórmula matemática (sentencia

Martinelli/Comisión, citada en el apartado 252 *supra,* apartado 59), el importe de las multas debe al menos ser proporcionado en relación con los elementos tomados en consideración para apreciar la gravedad de la infracción (sentencia Tate & Lyle y otros/Comisión, citada en el apartado 262 *supra,* apartado 106). En consecuencia, cuando la Comisión distribuye a las empresas afectadas en grupos a efectos de la determinación del importe de las multas, la determinación de los umbrales para cada uno de los grupos así identificados debe ser coherente y estar objetivamente justificada (véase, en este sentido, la sentencia LR AF 1998/Comisión, citada en el apartado 385 *supra,* apartado 298).

417 A este respecto, cabe observar que la Comisión, al establecer en la introducción de sus Directrices que el margen de discrecionalidad que el legislador concede a la Comisión para la fijación del importe de las multas debe expresarse «dentro de una línea política coherente y no discriminatoria adaptada a los objetivos perseguidos en la represión de las infracciones de las normas de competencia», se comprometió explícitamente a respetar estos principios al determinar el importe de las multas por infracciones de las normas sobre la competencia.

418 Por tanto, debe examinarse si, en el presente caso, la determinación de los umbrales que separan los cuatro grupos identificados por la Comisión en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada es coherente y está objetivamente justificada.

419 A este respecto, es preciso señalar que la Decisión impugnada se limita a mencionar, en el considerando 182, que, con objeto de imponer multas más elevadas a las partes más grandes del FETTCSA, la Comisión dividió a las partes en cuatro grupos en función de su tamaño y, en el considerando 183, que el cuadro 5 indica los cuatro grupos así constituidos y el tamaño relativo de cada una de las partes del FETTCSA en 1994 en relación con Maersk, la mayor de las partes del FETTCSA. En cambio, la Decisión impugnada no explica el método y los criterios empleados por la Comisión para delimitar estos cuatro grupos.

420 En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia acerca de la manera en que las demandantes fueron distribuidas en cuatro grupos y acerca del criterio sobre cuya base se efectuó la delimitación de estos cuatro grupos en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó, por un lado, que la distribución de las demandantes en los diversos grupos se basó exclusivamente en el volumen de negocios correspondiente al transporte marítimo regular realizado en todo el mundo en 1994 y, por otro lado, que la delimitación de los grupos se efectuó en los niveles donde se observaban las disparidades relativas de tamaño más elevadas.

421 Sobre la base de estas explicaciones, admitiendo que una disparidad relativa de tamaño se entienda como la diferencia de tamaño relativo entre dos empresas expresada en porcentaje del tamaño de la empresa más pequeña, el Tribunal de Primera Instancia señala que los umbrales entre los cuatro grupos identificados en el cuadro 5 de la Decisión impugnada se fijaron en niveles donde se observaban disparidades relativas de tamaño, respectivamente, del 72 % del tamaño de NYK (entre Maersk y NYK), del 20,5 % del tamaño de Hapag-Lloyd (entre Hanjin y Hapag-Lloyd) y del 35 % del tamaño de Cho Yang (entre Yangming y Cho Yang). Procede admitir que tales disparidades relativas de tamaño reflejan disparidades considerables en el sentido de las Directrices y que, por tanto, podrían justificar una diferenciación a efectos de la apreciación de la gravedad de la infracción.

422 No obstante, es preciso señalar que, contrariamente a lo que sostiene la Comisión, estas disparidades relativas de tamaño no son las más elevadas entre las que figuran en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada. En efecto, de dicho cuadro se desprende que las disparidades relativas de tamaño que separan a OOCL y CGM, a MISC y OOCL, a Cho Yang y MISC, así como a NOL y DSR-Senator ascienden, respectivamente, al 83 %, 27 %, 21,4 % y 21,7 %, y son, por tanto, superiores a la disparidad relativa de tamaño del 20,5 % que separa a las «compañías de mediano a gran tamaño» de las «compañías de pequeño a mediano tamaño». La misma apreciación cabría efectuar si la disparidad relativa de tamaño se entendiera como la diferencia de tamaño relativo entre dos empresas expresada en porcentaje de la empresa más grande.

423 En la vista, la Comisión explicó, en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia, que el límite entre los grupos se establecía en los niveles donde las disparidades de tamaño relativo eran más elevadas en términos absolutos.

424 Si bien es cierto que los umbrales para la determinación de los cuatro grupos se sitúan en los niveles donde se observan las disparidades de tamaño más elevadas en términos absolutos, es preciso subrayar, no obstante, que esta explicación contradice la ofrecida en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia. Por otra parte, cabe observar que una delimitación basada en las disparidades de tamaño en términos absolutos no tendría en cuenta el peso específico real de las demandantes, que se refleja únicamente mediante disparidades de tamaño expresadas en términos relativos, y, por tanto, carecería de toda coherencia.

425 Por otra parte, en lo que atañe a la fijación del importe de base de la multa de cada grupo, la Comisión, como se expondrá más adelante, utilizó asimismo otro método (a saber, la reducción sucesiva del 25 % del importe de base aplicado al grupo de las «compañías de gran tamaño»). Pues bien, por un lado, este último método parece más coherente ante la falta de elementos que puedan explicar otra distribución y, por otro lado, la Comisión no explicó las razones por las que consideró que debía aplicar otro método para la distribución de las empresas en grupos.

426 De lo anterior se desprende que la Comisión, en la Decisión impugnada, no justificó la elección de los umbrales para la delimitación de los cuatro grupos identificados en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada. Asimismo, de las explicaciones de la Comisión, por lo demás contradictorias, formuladas en respuesta a las preguntas escritas del Tribunal de Primera Instancia y durante la vista, se desprende que dicha delimitación no se basa en ningún criterio objetivo y no reviste ninguna coherencia interna. En consecuencia, procede considerar que la distribución de las demandantes en cuatro grupos efectuada por la Comisión en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada es contraria al principio de igualdad de trato.

427 Seguidamente, por lo que respecta a los importes de base aplicados a cada grupo en el cuadro 6 de la Decisión impugnada, la Comisión expone en el considerando 186 de la Decisión impugnada que éstos se determinaron teniendo en cuenta los factores mencionados en los considerandos 179 a 185. Como ya se ha señalado en

el marco del examen del presente motivo, de dichos considerandos resulta que la Comisión calculó el importe de las multas teniendo en cuenta la duración y la gravedad de la infracción, esta última determinada sobre la base de la naturaleza de la infracción, y moduló dicho importe en función del tamaño relativo de las demandantes, expresado según su volumen de negocios mundial correspondiente al transporte marítimo regular en relación con la compañía encuadrada en el grupo de las «compañías de gran tamaño».

428 Como ya se ha señalado en el marco del examen de la primera parte del presente motivo, del considerando 181 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión estableció el importe de base aplicado al grupo de «compañías de gran tamaño» tomando en consideración el nivel mínimo de la escala correspondiente a las infracciones graves. No obstante, la Decisión impugnada no expone el método de cálculo seguido para obtener los importes de base concretos aplicados a los grupos de «compañías de mediano a gran tamaño», «compañías de pequeño a mediano tamaño» y «compañías de pequeño tamaño».

429 En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión explicó que los importes de base aplicados a los grupos distintos al de las «compañías de gran tamaño» se establecieron a partir del importe de base aplicado a este último, efectuando sucesivas reducciones de un 25 % de este importe. Así, la Comisión señala que los importes de base que figuran en el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada representan, respectivamente, alrededor del 75 %, 50 % y 25 % del importe de base aplicado al grupo de las «compañías de gran tamaño».

430 Pues bien, ya se ha señalado anteriormente que la fijación de la multa impuesta al grupo de las «compañías de gran tamaño» según los criterios antes citados no quebrantaba el marco jurídico de las sanciones definido por el artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, así como por las disposiciones equivalentes de los Reglamentos nºs 1017/68 y 4056/86. Dado que las multas impuestas a los demás grupos de demandantes se establecieron a partir de la impuesta a Maersk sobre la base de los mismos criterios, procede considerar que la fijación de dichas multas no quebranta tampoco el marco jurídico de las sanciones definido por las disposiciones mencionadas.

431 Por lo que respecta al importe de estas multas tal como figura en el cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada, puesto que la Comisión no estaba obligada a determinar el importe de las multas sobre la base de una fórmula aritmética precisa, procede admitir que al fijar los importes de base de las multas mediante reducciones sucesivas del 25 % del importe de base aplicado al grupo de las «compañías de gran tamaño», la Comisión no sobrepasó el margen de apreciación de que dispone. En efecto, toda vez que la Comisión determina cuatro grupos en función del tamaño relativo de las demandantes, la reducción sucesiva, mediante tramos del 25 %, del importe de base aplicado al grupo de la demandante de mayor tamaño puede considerarse un método coherente y objetivamente justificado.

432 En consecuencia, procede estimar la alegación de las demandantes únicamente en la medida en que la delimitación de los grupos efectuada en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada infringe el principio de igualdad de trato.

Sobre el principio de transparencia y el cumplimiento de la obligación de motivación

433 Las demandantes reprochan a la Comisión no haber explicado ni la razón por la que procede dividir a las partes del FETTCSA en cuatro grupos, ni el criterio en virtud del cual la Comisión definió los diversos grupos. Las demandantes sostienen asimismo que la Comisión no expone las razones por las que, tras haber aplicado un importe de base de 1.300.000 euros a Maersk, fija los importes de base de las multas de los demás grupos en 1 millón de euros, 650.000 euros y 325.000 euros, respectivamente.

434 En la medida en que se ha señalado anteriormente que, a la luz de las circunstancias del presente caso, la fijación del importe de las multas sobre la base de una distribución de las demandantes en grupos infringió el principio de igualdad de trato, ya no es necesario que el Tribunal de Primera Instancia se pronuncie sobre las presentes alegaciones.

435 No obstante, a mayor abundamiento, el Tribunal de Primera Instancia señala, por lo que respecta, en primer lugar, a la distribución de las demandantes en grupos, que de los considerandos 181 y 182 de la Decisión impugnada se desprende suficientemente con arreglo a Derecho que esta distribución tiene por objeto modular el importe de la multa, determinado en función de la naturaleza de la infracción, según el tamaño de las empresas de que se trata.

436 De ello se deduce que la Decisión impugnada está suficientemente motivada a este respecto.

437 Por lo que respecta, en segundo lugar, a los criterios empleados por la Comisión para determinar los umbrales que sirven para delimitar los cuatro grupos, es preciso señalar, como ya se ha indicado anteriormente, que la Decisión impugnada no contiene ninguna explicación a este respecto y que la Comisión sólo procedió a explicar el método seguido para efectuar dicha delimitación en respuesta a las preguntas escritas y orales del Tribunal de Primera Instancia.

438 Aparte de que ya se ha estimado que estas explicaciones no pueden justificar la fijación de los umbrales que delimitan los cuatro grupos identificados por la Comisión, debe señalarse que, en la introducción de sus Directrices, la propia Comisión indica que los principios que éstas formulan deben servir para asegurar la transparencia y el carácter objetivo de las decisiones de la Comisión, tanto respecto a las empresas como al Tribunal de Justicia, al tiempo que se asegura que el margen de maniobra de que dispone la Comisión a este respecto se exprese dentro de una línea política coherente y no discriminatoria adaptada a los objetivos perseguidos en la represión de las infracciones de las normas sobre la competencia.

439 Ciertamente, según la jurisprudencia, cabe admitir que la Comisión ofrezca *a posteriori* datos destinados a traducir en números los criterios enunciados en la Decisión impugnada, cuando éstos puedan, por su parte, ser cuantificados (sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 4735, y sentencia PVC II, citada en el apartado 318 *supra,* apartado 1181). En el presente caso, sin embargo, faltan precisamente estos criterios.

440 En consecuencia, procede considerar que la delimitación de los grupos que figura en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada está insuficientemente motivada.

441 Por lo que respecta, en tercer lugar, a la determinación de los importes de base que figuran en el cuadro 6, cabe recordar que, como ya se ha indicado anteriormente, la Decisión impugnada se refiere, en el considerando 186, a los factores expuestos en los considerandos 179 a 185, a saber, la duración y la gravedad de la infracción, modulada en función de la naturaleza de la infracción y del tamaño de las empresas afectadas.

442 Es cierto que la Decisión impugnada no expone el método o el cálculo que llevó a la Comisión a aplicar los importes de base escogidos para los grupos distintos al de las «compañías de gran tamaño», como tampoco su relación con los grupos identificados en el cuadro 5. No obstante, procede considerar que estos importes constituyen la traducción numérica de la división en cuatro grupos efectuada en la Decisión impugnada. Por tanto, las explicaciones ofrecidas al respecto por la Comisión en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia no constituyen una motivación adicional o *a posteriori* de la Decisión impugnada (sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, citada en el apartado 206 *supra,* apartado 4735, y sentencia PVC II, citada en el apartado 318 *supra,* apartado 1181).

443 No obstante, ya se ha señalado en el marco del examen de la primera parte del presente motivo que la elección de un punto de partida específico de 1.300.000 euros para el grupo de las «compañías de gran tamaño» adolecía de una motivación insuficiente, puesto que la fijación de este importe en un nivel superior al nivel mínimo de la escala de las multas correspondientes a las infracciones graves previsto en las Directrices no se explicaba suficientemente con arreglo a Derecho. En consecuencia, en la medida en que los puntos de partida específicos aplicados a los otros tres grupos se establecieron a partir del importe de base aplicado al grupo de las «compañías de gran tamaño», procede considerar que éstos, por ende, adolecen igualmente de una motivación insuficiente.

444 Por consiguiente, procede concluir que la Decisión impugnada adolece asimismo de una motivación insuficiente a este respecto.

445 Por último, las demandantes alegan también que, en la medida en que la distribución en grupos efectuada por la Comisión en la Decisión impugnada tiene por objeto tomar en consideración los daños y beneficios derivados del acuerdo controvertido, la Comisión no identificó dichos daños y beneficios.

446 Sin embargo, del examen del motivo basado en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 se desprende que la Decisión impugnada únicamente aprecia una infracción del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 en la medida en que el acuerdo para no conceder descuentos en los gastos y recargos tiene por objeto restringir la competencia. En cambio, la Decisión impugnada no aprecia, como explícitamente indica su considerando 135, que dicho acuerdo tuviera por efecto restringir la competencia.

447 Puesto que, para que sean aplicables el artículo 81 CE, apartado 1, y el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 basta con que el acuerdo controvertido tenga por objeto restringir la competencia, la Comisión no estaba en absoluto obligada a identificar los daños concretos que pudieran derivarse de dicho acuerdo.

448 En cualquier caso, de los considerandos 134 y 138 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión expuso en ellos suficientemente con arreglo a Derecho las razones por las que el acuerdo controvertido, por su propia naturaleza y la posición de las partes del FETTCSA en el tráfico entre el norte de Europa y Extremo Oriente, tenía por objeto restringir la competencia de manera significativa.

449 En consecuencia, no cabe acoger la alegación basada en una falta de motivación por lo que respecta a la consideración de los daños y beneficios derivados del acuerdo controvertido.

450 De todo lo anterior se desprende que procede estimar la alegación de las demandantes basada en una falta de motivación por lo que respecta a la delimitación de los cuatro grupos que figuran en el cuadro 5 del considerando 183 de la Decisión impugnada y a la determinación de los importes de base de las multas del cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada.

— Sobre la tercera parte, relativa al cálculo del importe de la multa impuesta a P&O Nedlloyd

a) Alegaciones de las partes

451 A título individual, P&O Nedlloyd reprocha a la Comisión no haber tenido en cuenta, en la fase de la determinación del importe de las multas, la fusión llevada a cabo el 19 de diciembre de 1996 entre P&O y Nedlloyd.

452 La demandante señala que la nueva entidad P&O Nedlloyd recibió una multa más elevada que la de Maersk, única compañía incluida por la Comisión en el grupo de las «compañías de gran tamaño».

453 Según la demandante, el carácter desproporcionado de la multa que se le impone se deriva de la distribución de las empresas de que se trata en cuatro grupos,

efectuada por la Comisión en la Decisión impugnada. En efecto, puesto que tanto P&O como Nedlloyd fueron clasificadas en la segunda categoría sin tener en cuenta su situación individual, la Comisión, en el momento de la determinación del importe de la multa impuesta a la nueva entidad fusionada, sumó *ipso facto* las multas de 620.000 euros impuestas respectivamente a P&O y a Nedlloyd. En consecuencia, P&O Nedlloyd debería, infringiendo el principio de igualdad de trato, pagar una multa de un importe superior en un 48 % al de la segunda multa en importancia, impuesta a Maersk.

454 La demandante sostiene que la observancia del principio de igualdad de trato debería haber llevado a la Comisión, en el marco de la aplicación de su propio método basado en la distribución de las partes del FETTCSA en cuatro grupos, a clasificar a P&O Nedlloyd en el mismo grupo que Maersk, puesto que el tamaño combinado de P&O y Nedlloyd en 1994, es decir, el año de referencia utilizado por la Decisión impugnada en el cuadro 5 (considerando 183), era similar.

455 En apoyo de su tesis, la demandante señala que las solicitudes de información que la Comisión le dirigió en 1998 y 1999 tenían por objeto obtener el volumen de negocios de la nueva entidad fusionada, y no el volumen de negocios individual de P&O y de Nedlloyd. Según la demandante, el volumen de negocios que la Comisión debería tener en cuenta para determinar el importe máximo de la multa que puede imponer en virtud del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 es, en efecto, el de la nueva entidad fusionada. Además, afirma que si las demandantes pierden el proceso corresponderá a P&O Nedlloyd pagar la multa. De ello deduce la demandante que, para determinar el importe de las multas, es pertinente el tamaño relativo de P&O Nedlloyd en relación con el de las demás partes del FETTCSA en 1998, es decir, el año del último ejercicio social anterior a la adopción de la Decisión, y no el de P&O y el de Nedlloyd en 1994.

456 Como última observación, la demandante señala asimismo que, si el objeto de las solicitudes de información dirigidas a P&O Nedlloyd en 1998 y 1999 no era permitir la determinación del importe máximo de la multa que cabía imponerle, la Comisión no motivó válidamente dichas solicitudes de información.

457 La Comisión solicita que se desestimen las alegaciones de la demandante a este respecto.

b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

458 De la Decisión impugnada se desprende que, en 1992, en la época de los hechos que se imputan, P&O y Nedlloyd eran compañías marítimas independientes, ambas integrantes del acuerdo controvertido de no conceder descuentos en los gastos y recargos. Por otra parte, consta que P&O y Nedlloyd se fusionaron, el 19 de diciembre de 1996, para formar P&O Nedlloyd. Por último, del artículo 4 de la Decisión impugnada resulta que, en el momento de la adopción de dicha Decisión, el 16 de mayo de 2000, P&O Nedlloyd recibió una multa por un importe de 1.240.000 euros, es decir, la multa de mayor cuantía impuesta por la Comisión en este asunto.

459 Cabe observar que, en el considerando 184 de la Decisión impugnada, la Comisión estimó, en el momento de examinar la gravedad de la infracción, que el hecho de que P&O se fusionara con Nedlloyd era irrelevante ya que las infracciones se produjeron antes de que tuviera lugar esta operación. En consecuencia, en el cuadro 5 del considerando 183, la Comisión incluye tanto a P&O como a Nedlloyd en el grupo de las «compañías de mediano a gran tamaño» y, a tenor del cuadro 6 del considerando 186 de la Decisión impugnada, aplicó a cada una de ellas un importe de base de 1 millón de euros. Tras las deducciones efectuadas en este importe debido a las circunstancias atenuantes, la cooperación y la duración del procedimiento, P&O y Nedlloyd recibieron, conforme al cuadro 7 del considerando 206 de la Decisión impugnada, multas por un importe de 620.000 euros cada una, de manera que la nueva entidad, P&O Nedlloyd, recibió una multa de 1.240.000 euros.

460 No cabe acoger la alegación de la demandante basada en el hecho de que el importe de su multa debería haberse calculado sobre la base del tamaño del nuevo

grupo fusionado. La apreciación de la gravedad de la infracción debe, en efecto, referirse a la realidad económica tal como se manifestaba en la época en que se cometió dicha infracción. En consecuencia, para apreciar el tamaño y la pujanza económica de cada empresa, así como la amplitud de la infracción cometida por cada una de ellas, elementos que son pertinentes para apreciar la gravedad de la infracción cometida por cada empresa, la Comisión ha de referirse al volumen de negocios alcanzado por cada una de las empresas de que se trata durante el período en que se cometió la infracción (sentencia Enso Española/Comisión, citada en el apartado 109 *supra*, apartado 339, sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de marzo de 1999, Aristrain/Comisión, T-156/94, Rec. p. II-645, apartados 663 y 664, y sentencia PVC II, citada en el apartado 318 *supra*, apartados 1147 y 1148).

461 Por tanto, en el presente caso, la Comisión obró correctamente al no referirse al volumen de negocios alcanzado durante el ejercicio social que precedió a la adopción de la Decisión impugnada para apreciar la gravedad de la infracción por lo que respecta a P&O Nedlloyd. A este respecto, es preciso subrayar que el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 y las disposiciones similares contenidas en los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, que se refieren a este volumen de negocios, no tienen por objeto determinar la gravedad de la infracción, sino fijar la cuantía máxima de la multa que puede imponerse a una empresa como consecuencia de una infracción del artículo 81 CE, apartado 1 (sentencia PVC II, citada en el apartado 318 *supra*, apartado 1146). Respetando el límite que establecen el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 y las disposiciones similares contenidas en los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, la Comisión puede determinar el importe de la multa partiendo del volumen de negocios que prefiera, en términos de extensión geográfica y de productos afectados (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de marzo de 2002, Sigma Tecnologie/Comisión, T-28/99, Rec. p. II-1845, apartado 91).

462 Por otra parte, ha de recordarse que para respetar el principio de igualdad de trato la Comisión debe normalmente utilizar un único método de cálculo de las multas impuestas a las empresas sancionadas por haber participado en una misma infracción (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 16 de noviembre de 2000, Weig/Comisión, C-280/98 P, Rec. p. I-9757, apartados 63 a 68, Sarrió/Comisión, C-291/98 P, Rec. p. I-9991, apartados 97 a 99, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de febrero de 2002, Cascades/Comisión, T-308/94, Rec. p. II-813, apartado 65).

463 Por tanto, no cabe reprochar a la Comisión que no tuviera en cuenta, debido a que la fusión tuvo lugar con posterioridad a los hechos imputados, el tamaño relativo de P&O Nedlloyd en relación con Maersk para el cálculo del importe de la multa en el momento de adoptar la Decisión impugnada.

464 Es cierto que, en el supuesto de una fusión posterior a los hechos imputados, la distribución de las demandantes en grupos puede tener por efecto, como en el presente caso, debido a la suma de los importes de base globales aplicados a cada empresa afectada, acentuar la falta de relación entre el importe de la multa finalmente impuesta y el tamaño de la empresa. No obstante, es preciso señalar que esta consecuencia es inherente a la aplicación de un importe de base global a las multas resultante de la distribución en grupos. Pues bien, ya se ha afirmado en el marco de la segunda parte del presente motivo que dicha aplicación no infringe el artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 y las disposiciones equivalentes de los Reglamentos nºs 1017/68 y 4056/68, ni los principios de evaluación individual y de igualdad de trato.

465 Por tanto, procede desestimar la alegación de la demandante a este respecto.

— *Conclusiones sobre el motivo*

466 Del examen del presente motivo resulta que la Decisión impugnada adolece de vicios sustanciales por lo que respecta a la metodología seguida para la determinación del importe de las multas. El primer vicio emana del hecho de que la Decisión impugnada fije el importe de las multas impuestas a cada una de las demandantes a partir del importe de base aplicado a Maersk sin motivar de manera adecuada la razón por la que este importe es superior al mínimo establecido por las Directrices para las infracciones graves. De ello se deriva que

el conjunto de los importes de base aplicados a cada una de las demandantes adolece, en consecuencia, de un defecto de motivación. El segundo vicio se deriva del hecho de que la Decisión impugnada fije el importe de las multas tras haber distribuido a las demandantes en grupos de manera contraria al principio de igualdad de trato o, al menos, sin una motivación adecuada.

467 Antes de pronunciarse sobre las consecuencias jurídicas que han de extraerse de los vicios sustanciales que acaban de señalarse, el Tribunal de Primera Instancia considera, no obstante, que en el presente caso procede, habida cuenta de las circunstancias que rodearon la adopción de la Decisión impugnada, examinar primero el motivo basado en la prescripción en materia de multas.

5. Sobre el motivo basado en la prescripción

Alegaciones de las partes

468 Las demandantes sostienen que las multas impuestas por la Comisión en la Decisión impugnada han prescrito en virtud del artículo 1, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74.

469 Según las demandantes, el último acto que, en el presente caso, interrumpió efectivamente la prescripción en materia de multas conforme al artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74 es la solicitud de información dirigida por la Comisión al FETTCSA el 24 de marzo de 1995 con objeto de obtener información relativa al volumen de negocios de sus miembros para los años 1993 y 1994. En consecuencia, la prescripción quinquenal para las multas prevista en el artículo 1, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74 se produjo respecto a las partes el 24 de marzo de 2000. A su juicio, puesto que la Decisión impugnada se adoptó el 16 de mayo de 2000, no podía legalmente imponer multas a las demandantes.

470 Las demandantes reconocen que la Comisión, con posterioridad a su solicitud de información de 24 de marzo de 1995, dirigió al FETTCSA dos nuevas solicitudes de información, el 30 de junio de 1998 y el 11 de octubre de 1999, que se ajustan a las disposiciones de los Reglamentos nºs 17, 1017/68 y 4056/86. No obstante, sostienen que estas dos solicitudes de información, encaminadas a obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA relativas a los años 1997 y 1998, respectivamente, no interrumpieron válidamente la prescripción debido a que no eran indispensables a efectos de «la instrucción o [de] la actuación contra la infracción» en el sentido del artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74.

471 En efecto, las demandantes sostienen que la información solicitada no era indispensable en el presente caso a efectos de «la instrucción», puesto que la Comisión ya había concluido su instrucción y adoptado el pliego de cargos. Consideran además que no era necesario que la Comisión solicitara los datos relativos al volumen de negocios de los años 1997 y 1998 a efectos de «la actuación contra la infracción». En efecto, las demandantes señalan que la Comisión recibió, el 16 de septiembre de 1994, la respuesta de las partes al pliego de cargos y que, en mayo y junio de 1995, contaba con datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA en relación con los años 1993 y 1994 a raíz de la solicitud de información de 24 de marzo de 1995. Según las demandantes, la Comisión, por tanto, disponía en ese momento de toda la información indispensable para la adopción de una decisión relativa al acuerdo controvertido. Las demandantes consideran que, si la Comisión finalmente tuvo que dirigir dos nuevas solicitudes de información en relación con el volumen de negocios de las partes del FETTCSA para obtener el volumen de negocios del último ejercicio social de cada una de ellas, se debe únicamente a su propio retraso en la adopción de una decisión.

472 En el marco del examen del presente motivo, las demandantes consideran asimismo que debería tenerse en cuenta la sentencia Austria/Comisión, citada en el apartado 43 *supra*. En su opinión, de esta sentencia relativa al procedimiento de examen de las ayudas de Estado se desprende que la Comisión no puede prolongar artificialmente la duración de la prescripción dirigiendo a las partes afectadas solicitudes de información no pertinentes o innecesarias.

473 Las demandantes señalan que si la Comisión pudiera interrumpir la prescripción mediante solicitudes de información repetitivas acerca del volumen de negocios de las empresas afectadas, tendría la posibilidad de retrasar la prescripción hasta su máximo decenal previsto en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento nº 2988/74, lo que privaría de objeto a la prescripción quinquenal prevista en el artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento.

474 La Comisión alega que las solicitudes de información de los días 30 de junio de 1998 y 11 de octubre de 1999 tenían por objeto permitirle fijar el importe de las multas respetando las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, del artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, que establecen que las multas no pueden en ningún caso exceder del 10 % del volumen de negocios de la empresa afectada alcanzado durante el ejercicio social precedente. Por tanto, afirma que es erróneo sostener que las solicitudes de información de que se trata no eran indispensables a efectos de la adopción de la Decisión impugnada.

475 En estas circunstancias, puesto que dichas solicitudes de información indicaban las bases jurídicas sobre las que descansaban así como las multas que cabía imponer a las partes si éstas facilitaban información inexacta, la Comisión sostiene que se ajustaban al artículo 11 del Reglamento nº 17, al artículo 19 del Reglamento nº 1017/68 y al artículo 16 del Reglamento nº 4056/86 y que, en consecuencia, interrumpieron válidamente la prescripción, conforme al artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74. Según la Comisión, por tanto, la prescripción no se había producido en el momento de la adopción de la Decisión impugnada, el 16 de mayo de 2000.

476 En apoyo de esta conclusión, la Comisión subraya, en primer lugar, que la tesis de las demandantes supondría privarla de la posibilidad de enviar solicitudes de información reiterativas y penalizarla por haber dirigido demasiado pronto a las empresas afectadas una solicitud de información.

477 En segundo lugar, la Comisión señala que el tenor literal del artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74 no le impide en absoluto dirigir varias solicitudes de información relativas al volumen de negocios de las empresas de que se trate.

478 En tercer lugar, la Comisión expone que el artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74 debe interpretarse en el contexto del artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento, que tiene por objeto imponer a la Comisión un límite absoluto de diez años que no puede sobrepasarse en ningún caso. Según la Comisión, esta última disposición basta para conferir a las empresas las garantías de procedimiento necesarias.

479 En cuarto lugar, la Comisión niega la pertinencia de la sentencia Austria/Comisión, citada en el apartado 43 *supra*, en el presente caso. Según la Comisión, esta sentencia en materia de ayudas de Estado se limita a constatar que las disposiciones del artículo 88 CE, apartado 3, impiden a la Comisión prolongar, mediante reiteradas solicitudes de información, el período de examen preliminar de las ayudas de Estado durante el cual la Comisión debe formarse una primera opinión acerca de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común y acerca de la oportunidad de iniciar el procedimiento formal de examen de las ayudas contemplado en el artículo 88 CE, apartado 2. A su juicio, éstas son las circunstancias en las que el Tribunal de Justicia estimó que la Comisión no tenía necesidad de obtener información exhaustiva sobre la ayuda de que se trataba. La Comisión considera que la situación en el presente caso es diferente puesto que, a efectos de la determinación del importe de las multas, es necesario, en virtud de los reglamentos de procedimiento aplicables, obtener datos suficientemente recientes relativos a los volúmenes de negocios.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

480 Del artículo 1, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 2988/74 resulta que la facultad de la Comisión para imponer multas está sujeta a un plazo de

prescripción de cinco años en el caso de las infracciones de las normas comunitarias sobre la competencia. La prescripción se empieza a contar a partir del día en que se haya cometido la infracción o, para las infracciones continuas o continuadas, a partir del día en que haya finalizado la infracción.

481 No obstante, la prescripción puede interrumpirse y suspenderse, con arreglo a los artículos 2 y 3 del Reglamento nº 2988/74, respectivamente. En virtud del artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento, la prescripción en materia de actuaciones queda interrumpida «por cualquier acto de la Comisión [...] encaminado a la instrucción o a la actuación contra la infracción», y en particular por «las peticiones de información escritas procedentes de la Comisión [...] así como las decisiones de la Comisión por las que se exigen las informaciones solicitadas». En virtud del artículo 2, apartado 3, del Reglamento nº 2988/74, la prescripción se cuenta de nuevo a partir de cada interrupción, si bien la prescripción se adquiere, a más tardar, el día en que un plazo igual al doble del plazo de prescripción vence sin que la Comisión haya impuesto una multa o una sanción.

482 En el presente caso, a tenor del considerando 180 de la Decisión impugnada, la prescripción comenzó a contarse el día 28 de septiembre de 1992, fecha en que a juicio de la Comisión se puso fin a la infracción. Está acreditado que la prescripción se interrumpió válidamente una primera vez, el 19 de abril de 1994, mediante el pliego de cargos, y luego una segunda vez, el 24 de marzo de 1995, mediante una solicitud de información encaminada a obtener de las partes del FETTCSA determinados datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes a los años 1993 y 1994. Dado que la Decisión impugnada fue adoptada el 16 de mayo de 2000, es decir, más de cinco años después del 24 de marzo de 1995, es preciso comprobar si otros actos posteriores interrumpieron válidamente la prescripción quinquenal. Sin tales actos, la facultad de la Comisión para imponer multas a las demandantes por la infracción apreciada en la Decisión impugnada habría prescrito y en el artículo 4 de la Decisión impugnada se habrían impuesto multas a las demandantes de forma ilegal.

483 Es pacífico entre las partes que, en el presente asunto, los únicos actos adoptados por la Comisión durante el procedimiento administrativo que condujo a la

adopción de la Decisión impugnada con posterioridad a su solicitud de información de 24 de marzo de 1995 son, por un lado, una solicitud de información de 30 de junio de 1998, que tenía por objeto obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA correspondientes al año 1997, y, por otro lado, una solicitud de información de 11 de octubre de 1999, que tenía por objeto obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA correspondientes al año 1998. Por tanto, procede examinar si, como afirma la Comisión en el considerando 194 de la Decisión impugnada, estas dos solicitudes de información interrumpieron válidamente la prescripción conforme al artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 2988/74.

484 Cabe observar que, puesto que la interrupción de la prescripción prevista en el artículo 2 del Reglamento nº 2988/74 constituye una excepción al principio de la prescripción quinquenal establecida en el artículo 1, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, debe interpretarse de manera restrictiva.

485 Por otra parte, procede señalar que del primer párrafo del artículo 2, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 2988/74 resulta que, para interrumpir la prescripción en el sentido de dicho Reglamento, las solicitudes de información escritas procedentes de la Comisión, explícitamente mencionadas en esta disposición como ejemplos de actos que interrumpen la prescripción, deben estar «[encaminadas] a la instrucción o a la actuación contra la infracción».

486 Pues bien, conforme al artículo 11 del Reglamento nº 17 y, por lo que respecta al sector de los transportes de que se trata en el presente caso, al artículo 19 del Reglamento nº 1017/68 y al artículo 16 del Reglamento nº 4056/86, las solicitudes de información deben, según el apartado 1 de estas disposiciones, ser «necesarias». Según la jurisprudencia, una solicitud de información es «necesaria» en el sentido del artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 17 si puede considerarse legítimamente que dicha solicitud guarda relación con la presunta infracción (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1991, SEP/Comisión, T-39/90, Rec. p. II-1497, apartado 29). Habida cuenta

de la identidad de los términos empleados por el artículo 19 del Reglamento nº 1017/68 y el artículo 16 del Reglamento nº 4056/86, los mismos principios resultan aplicables a las solicitudes de información basadas en estas disposiciones.

487 Así, de las consideraciones precedentes se desprende que, para interrumpir válidamente la prescripción quinquenal prevista en el artículo 1, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 2988/74, una solicitud de información debe ser necesaria para la instrucción o para la actuación contra la infracción.

488 Así pues, aunque el envío de solicitudes de información pueda interrumpir la prescripción en materia de multas cuando tales solicitudes tienen por objeto permitir a la Comisión respetar las obligaciones que le incumben en el momento de la determinación del importe de la multa, no cabe admitir, por ejemplo, que la Comisión pueda enviar solicitudes de información cuyo único objeto sea prolongar artificialmente el plazo de prescripción con el fin de conservar la facultad de imponer multas (véase, en este sentido, la sentencia Austria/Comisión, citada en el apartado 43 *supra,* apartados 45 a 67). En efecto, las solicitudes de información que tuvieran ese único objetivo no serían necesarias para la actuación contra la infracción. Por otra parte, conferir a la Comisión la facultad de interrumpir el plazo de prescripción mediante el envío de solicitudes de información innecesarias para la actuación contra la infracción supondría permitirle prolongar sistemáticamente la prescripción hasta su máximo decenal previsto en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento nº 2988/74, lo que privaría de objeto a la prescripción quinquenal prevista en el artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento, al transformarla en un plazo de prescripción decenal.

489 En el presente caso, del contenido de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 se desprende explícitamente que éstas tenían supuestamente por objeto permitir a la Comisión evaluar el importe de la multa que, en su caso, habría de imponerse a las demandantes. Durante la fase escrita ante el Tribunal de Primera Instancia, la Comisión explicó, en su escrito de contestación, que estas solicitudes tenían por objeto permitirle fijar el importe

máximo de las multas conforme a las disposiciones del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, del artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, según las cuales las multas no pueden en ningún caso sobrepasar el 10 % del volumen de negocios de la empresa afectada alcanzado durante el ejercicio social precedente. Según los términos de la Comisión en su dúplica, para ella resultaba «crucial», por tanto, obtener datos relativos a los volúmenes de negocios suficientemente recientes para fijar correctamente el importe de las multas.

490 Procede admitir que una solicitud de información encaminada a obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las empresas que son objeto de un procedimiento de aplicación de las normas comunitarias sobre la competencia puede constituir un acto necesario para la actuación contra la infracción, dado que permite a la Comisión comprobar que las multas que tiene intención de imponer a estas empresas no sobrepasan el importe máximo permitido por los mencionados Reglamentos en caso de infracción de las normas comunitarias sobre la competencia.

491 En consecuencia, en el supuesto de que, en el presente caso, las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 tuvieran por objeto obtener datos relativos a los volúmenes de negocios necesarios para que la Comisión pudiera comprobar que la cuantía de las multas prevista no sobrepasaba el límite permitido para el importe de las multas, tales solicitudes podrían interrumpir la prescripción en el sentido del Reglamento nº 2988/74.

492 Por tanto, es preciso comprobar si, en el momento de su envío, las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 eran necesarias para que la Comisión pudiera adoptar una decisión definitiva en la que se impusieran multas o si por el contrario, como alegan las demandantes, las circunstancias que rodearon la formulación de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 ponen de manifiesto, sobre la base de indicios precisos y concordantes, que dichas solicitudes no interrumpie-

ron válidamente la prescripción porque no eran necesarias para la actuación contra la infracción, ya que la Comisión contaba ya con todos los elementos necesarios para adoptar la Decisión impugnada tras haber recibido las respuestas de las demandantes a la solicitud de información de 24 de marzo de 1995.

493 A este respecto, es preciso tomar en consideración, en primer lugar, el contexto en que la Comisión envió las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 durante el procedimiento administrativo relativo al acuerdo controvertido.

494 Pues bien, cabe observar primeramente que ya se ha estimado en los apartados 317 a 321 *supra* que, habida cuenta del contexto del asunto, de su relevancia para las empresas interesadas y de su grado de complejidad, la duración del procedimiento en el presente caso parecía, al menos a primera vista, exceder de un plazo razonable.

495 Así, es preciso recordar en primer lugar que el acuerdo controvertido es un acuerdo concluido por las partes del FETTCSA, que entró en vigor el 1 de julio de 1992. De las actuaciones sustanciadas ante el Tribunal de Primera Instancia se desprende que la Comisión fue informada de la existencia del acuerdo controvertido tras el envío, el 26 de junio de 1992, de una solicitud de información en el marco de la instrucción relativa al acuerdo FETTCSA, instrucción en curso desde principios del año 1991. En efecto, en respuesta a esta solicitud de información la Comisión obtuvo una copia del acta de la reunión del FETTCSA de 9 de junio de 1992 que contiene los términos del acuerdo controvertido.

496 Procede asimismo señalar que, el 28 de septiembre de 1992, la Comisión comunicó a las demandantes su apreciación jurídica preliminar respecto al acuerdo FETTCSA. A tenor del considerando 180 de la Decisión impugnada, la Comisión considera que la infracción imputada a las demandantes concluyó en esta misma fecha.

497 Seguidamente, debe señalarse que, mediante solicitudes de información de 31 de marzo de 1993 y de 7 de octubre de 1993, la Comisión solicitó a las demandantes diversos datos adicionales acerca del acuerdo controvertido. Más tarde, el 19 de abril de 1994, envió a las demandantes un pliego de cargos, al que éstas respondieron el 16 de septiembre de 1994, tras haberse reunido con los agentes de la Comisión para examinar las bases sobre las que, en su caso, podría ponerse fin al procedimiento administrativo. Por último, el 24 de marzo de 1995, la Comisión envió a las demandantes una solicitud de información con objeto de obtener datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes del FETTCSA correspondientes a los años 1993 y 1994.

498 Está acreditado que las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 se enviaron a las demandantes sin que la Comisión llevara a cabo ningún acto de instrucción adicional durante el período que medió entre su envío y el de la solicitud de información de 24 de marzo de 1995.

499 Finalmente, procede recordar que la Decisión impugnada se adoptó el 16 de mayo de 2000.

500 En estas circunstancias, debe señalarse, primeramente, que la instrucción del presente asunto por parte de la Comisión concluyó en el mes de marzo de 1995. En efecto, en esta fecha la Comisión había efectuado todos los actos de procedimiento previos a la adopción de una decisión de aplicación del artículo 81 CE y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68. En particular, la Comisión había enviado su pliego de cargos y recibido las observaciones de las demandantes. A este respecto, el propio hecho de que la Comisión enviara una solicitud de información el 24 de marzo de 1995 —es decir, poco después de haber recibido, el 16 de septiembre de 1994, la respuesta al pliego de cargos— con objeto de obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las partes

del FETTCSA correspondientes a los años 1993 y 1994 demuestra que se había alcanzado la fase final del procedimiento administrativo y que la Comisión se disponía, en ese momento, a adoptar una decisión definitiva en la que se impondrían multas, puesto que dicha solicitud no tenía otra finalidad que obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios con objeto de permitirle fijar las multas sin sobrepasar el importe máximo permitido por el artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, el artículo 22, apartado 2, del Reglamento nº 1017/68 y el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86.

501 De ello se deduce que puede considerarse acreditado, y, por lo demás, no se pone en duda, que la Comisión había terminado completamente la instrucción del asunto de que se trata en el momento de enviar la solicitud de información de 24 de marzo de 1995 y que disponía entonces, tras haber recibido los datos solicitados, de todos los elementos necesarios para adoptar una decisión definitiva por la que se impusieran multas. No obstante, consta que la Comisión no adoptó ninguna decisión definitiva tras haber recibido las respuestas de las demandantes a la solicitud de información de 24 de marzo de 1995.

502 A continuación, cabe indicar que, tras un período de treinta y nueve meses, la Comisión envió una nueva solicitud de información, el 30 de junio de 1998, encaminada a obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las demandantes correspondientes, en esta ocasión, al año 1997. Toda vez que, durante este período, la Comisión no efectuó ningún acto adicional de instrucción en este asunto, es preciso estimar que, dado que la Comisión había terminado el examen del expediente ya en 1995, dicha solicitud no podía tener otra finalidad que permitirle poner al día los datos relativos a los volúmenes de negocios solicitados en 1995 con objeto de adoptar una decisión definitiva en la que se impusieran multas a las demandantes. No obstante, consta que, pese a que había concluido la instrucción y parecía inminente la adopción de una decisión definitiva por la que se impusieran multas, la Comisión no adoptó tal decisión tras haber recibido las respuestas de las demandantes a la solicitud de información de 30 de junio de 1998.

503 Finalmente, tras un período adicional de quince meses, es decir, alrededor de cincuenta y cuatro meses después del envío de la solicitud de información de 24 de marzo de 1995, la Comisión envió nuevamente, el 11 de octubre de 1999, una tercera solicitud de información con objeto de obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios de las demandantes correspondientes, en esta ocasión, al año 1998. Sin embargo, consta que la Comisión tampoco adoptó una decisión definitiva en la que se impusieran multas tras haber recibido las respuestas de las demandantes a esta solicitud, como no lo hizo tras haber recibido las respuestas a las solicitudes de información de 24 de marzo de 1995 y de 30 de junio de 1998.

504 En este contexto, resulta obligado admitir que está justificado que las demandantes alberguen dudas acerca del carácter necesario de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999.

505 Por tanto, procede examinar, en segundo lugar, las razones formuladas por la Comisión para justificar el envío de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 y comprobar si estas justificaciones permiten llegar a la conclusión de que dichas solicitudes eran necesarias para la actuación contra la infracción.

506 Ha de recordarse que, en el presente caso, la Comisión no ha dejado de justificar ante el Tribunal de Primera Instancia, ni durante la fase escrita ni durante la fase oral, la necesidad de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 por su obligación de calcular el importe máximo de las multas con arreglo a las disposiciones legales aplicables. Según la Comisión, por tanto, los datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes a los años 1997 y 1998 facilitados en respuesta a dichas solicitudes de información no tenían por objeto calcular las multas, sino únicamente comprobar que se respetaba el importe máximo permitido para las multas. Ahora bien, en el

presente caso, estos datos no permitían a la Comisión efectuar el cálculo. Puesto que la Decisión impugnada se adoptó el 16 de mayo de 2000, el año de referencia para el cálculo del importe máximo permitido para las multas no era, en efecto, 1997 o 1998, sino 1999, es decir, el año del ejercicio social que precedió a la adopción de la Decisión impugnada (auto del Tribunal de Justicia de 5 de junio de 2002, Italcementi — Fabbriche Riunite Cemento/Comisión, C-213/00 P, no publicado en la Recopilación, apartado 98). Está acreditado que la Comisión no solicitó los datos relativos a los volúmenes de negocios de las demandantes correspondientes al ejercicio social de 1999. Pues bien, las demandantes expusieron en su demanda, sin que la Comisión lo rebatiera, que sus resultados financieros estaban disponibles, para la mayoría de ellas, en marzo del año siguiente. De ello se deduce que, en el momento de la adopción de la Decisión impugnada el 16 de mayo de 2000, la mayoría de las demandantes habían cerrado el ejercicio social relativo al año 1999.

507 Por tanto, a la luz de cuanto precede, cabe considerar acreditado que la Comisión adoptó la Decisión impugnada por la que se imponían multas sin disponer de los datos relativos a los volúmenes de negocios que se requerían para el cálculo del importe máximo permitido para las multas. Si bien esta circunstancia, por sí sola, no priva a las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 de su capacidad de interrumpir la prescripción, dado que la Comisión es libre de asumir el riesgo de adoptar una decisión por la que se imponen multas sin calcular el importe máximo autorizado conforme a las disposiciones legales aplicables, es preciso señalar, no obstante, que dicha circunstancia, contrariamente a lo que la Comisión ha sostenido constantemente para justificar el envío de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999, demuestra que la obligación de comprobar que el importe de las multas no sobrepasaba el máximo permitido por las disposiciones legales aplicables no pudo justificar su envío, puesto que la Comisión no disponía de estos datos en el momento de la adopción de la Decisión impugnada. Ahora bien, la Comisión no alega ningún otro elemento para justificar la necesidad de las solicitudes de información de que se trata.

508 En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión indicó que, en el presente caso, calculó el importe máximo autorizado de las multas sobre la base del volumen de negocios de las demandantes correspondiente a 1998 y que, como medida de prudencia, se aseguró igualmente de que el importe de las multas impuestas no excedía del 10 % del volumen de

negocios mundial alcanzado por las demandantes en 1993. Estas mismas explicaciones figuran en el considerando 207 de la Decisión impugnada.

509 Sin embargo, estas explicaciones no pueden poner en duda la apreciación según la cual las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 no pueden justificarse por la obligación de comprobar que el importe de las multas no sobrepasase el máximo permitido. Por el contrario, la circunstancia de que la Comisión calculara el importe máximo permitido de las multas sobre la base de los datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes al año 1998, aparte de demostrar que la Comisión no efectuó este cálculo conforme a las disposiciones legales aplicables, confirma que pudo adoptar la Decisión impugnada por la que se imponían multas sin tener que obtener los datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes al ejercicio social anterior a la adopción de dicha Decisión.

510 Además, puesto que, en el presente caso, la Comisión estimó que podía calcular el importe máximo autorizado de las multas basándose en los datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes al año 1998, los cuales no se refieren al último ejercicio social anterior a la adopción de la Decisión impugnada, procede señalar que también podría haberse basado en los datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes a los años 1993 o 1994, datos de los que disponía desde la solicitud de información de 24 de marzo de 1995. Es preciso señalar que la Comisión no explica la razón por la que estos últimos datos relativos a los volúmenes de negocios no le bastaban para comprobar que no se sobrepasaba el importe máximo de las multas y que por ello era necesario enviar las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999.

511 Habida cuenta de lo anterior, no parece que el envío por la Comisión de las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 pudiera estar justificada por la necesidad de respetar el importe máximo de las multas previsto en las disposiciones legales aplicables.

512 Retomando la tesis expuesta en sus escritos ante el Tribunal de Primera Instancia, la Comisión explicó en la vista que en el presente caso no había pedido los datos relativos a los volúmenes de negocios correspondientes al año 1999 porque tenía la intención de imponer una multa de un importe tan moderado que sería, en cualquier caso, inferior al importe máximo autorizado para las multas.

513 Así, de las nuevas explicaciones de la Comisión resulta que ésta admite no haber comprobado, en el presente caso, si las multas impuestas sobrepasaban el importe máximo permitido para las multas, ya fuera sobre la base de los datos correspondientes a 1999 o sobre la base de otro año de referencia.

514 Por tanto, procede estimar que las explicaciones de la Comisión en la vista, aunque diferentes de las expuestas en sus escritos ante el Tribunal de Primera Instancia, confirman nuevamente que las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 no podían tener por objeto permitir a la Comisión calcular el importe máximo autorizado de las multas, puesto que la Comisión, según las nuevas explicaciones, tenía la intención de imponer multas de un importe tan reducido que dicho cálculo no era necesario. En estas circunstancias, es preciso considerar que, como sostienen las demandantes, la Comisión disponía en el presente caso de todos los elementos necesarios para la adopción de una decisión definitiva por la que se impusieran multas desde la recepción de las respuestas a la solicitud de información de 24 de marzo de 1995. A este respecto, la alegación de la Comisión, formulada por primera vez en la vista, según la cual la decisión de imponer una multa moderada se adoptó en el transcurso del año 1999, no se apoya en ningún elemento probatorio y, por tanto, no puede considerarse acreditada.

515 A la luz de todas estas circunstancias, y sin que haya necesidad de preguntarse por las razones que pudieron motivar que no se adoptara una decisión tras el envío de la solicitud de información de 24 de marzo de 1995, procede concluir que las

solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999 no tenían por objeto permitir a la Comisión calcular el importe máximo autorizado de las multas.

516 En estas circunstancias, puesto que la Comisión había concluido el examen del expediente en el momento de enviar su solicitud de información de 24 de marzo de 1995 y que no llevó a cabo ningún acto de instrucción antes de enviar las solicitudes de información de 30 de junio de 1998 y de 11 de octubre de 1999, procede estimar que dichas solicitudes de información no eran necesarias para la actuación contra la infracción y que, por tanto, no interrumpieron válidamente la prescripción.

517 Por consiguiente, procede anular el artículo 4 de la Decisión impugnada por cuanto impone multas, a fecha de 16 de mayo de 2000, a pesar de que el plazo de prescripción de cinco años previsto en los artículos 1, apartado 1, letra b), y 2, apartados 1 y 3, del Reglamento nº 2988/74, que comenzó a contarse de nuevo a partir del 24 de marzo de 1995, había expirado.

Costas

518 En virtud del artículo 87, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal de Primera Instancia podrá repartir las costas o decidir que cada parte abone sus propias costas. Al haberse estimado parcialmente el recurso, el Tribunal de Primera Instancia considera que, al decidir que la Comisión cargue con sus propias costas y con la mitad de las costas de las demandantes, se efectúa una justa apreciación de las circunstancias del asunto.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)

decide:

1) **Anular el artículo 4 de la Decisión 2000/627/CE de la Comisión, de 16 de mayo de 2000, relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 81 del Tratado CE [asunto IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)].**

2) **Desestimar el recurso en todo lo demás.**

3) **La Comisión cargará con sus propias costas y con la mitad de las costas de las demandantes.**

4) **Las demandantes cargarán con la mitad de sus propias costas.**

Jaeger Lenaerts Azizi

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 19 de marzo de 2003.

El Secretario

H. Jung

El Presidente

K. Lenaerts

Índice

Marco jurídico ..... II - 929

1. Reglamento (CEE) nº 1017/68 ..... II - 930

2. Reglamento (CEE) nº 4056/86 ..... II - 934

Hechos que originaron el litigio ..... II - 936

La Decisión impugnada ..... II - 940

Procedimiento y pretensiones de las partes ..... II - 946

Fundamentos de Derecho ..... II - 948

1. Sobre el motivo basado en una elección errónea de la base jurídica de la Decisión impugnada y en una vulneración del derecho de defensa a este respecto ..... II - 948

Sobre la base jurídica de la Decisión impugnada ..... II - 949

a) Alegaciones de las partes ..... II - 949

b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 955

Sobre la vulneración del derecho de defensa ..... II - 967

a) Alegaciones de las partes ..... II - 967

b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 968

Conclusión sobre el motivo ..... II - 971

2. Sobre los motivos basados en una aplicación errónea del artículo 81 CE, apartado 1, y del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 y en una falta de motivación a este respecto ..... II - 972

Alegaciones de las partes ..... II - 972

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 976

a) Sobre la prueba de la infracción y la motivación de la Decisión impugnada a este respecto ..... II - 976

b) Sobre el carácter restrictivo del acuerdo controvertido ..... II - 988

c) Sobre el acuerdo de renuncia a las tarifas globales netas ..... II - 992

Conclusiones sobre los motivos ..... II - 995

3. Sobre los motivos basados en una inexistente o errónea definición de los mercados de referencia, así como en una falta de motivación a este respecto ..... II- 995

Alegaciones de las partes ..... II- 995

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II- 997

4. Sobre los motivos relativos al importe de las multas y a una falta de motivación a este respecto II-1009

Observaciones preliminares sobre el marco jurídico en que se inscriben las multas impuestas a las demandantes II-1010

Sobre la primera parte, basada en el carácter excesivo del importe de las multas . II-1014

a) Sobre la gravedad de la infracción II-1014

Alegaciones de las partes II-1014

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1016

b) Sobre la duración de la infracción II-1020

Alegaciones de las partes II-1020

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1021

c) Sobre las circunstancias atenuantes II-1023

Alegaciones de las partes II-1023

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1023

d) Sobre la cooperación II-1025

Alegaciones de las partes II-1025

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1026

e) Sobre el plazo razonable II-1029

Alegaciones de las partes II-1029

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1031

f) Sobre el principio de confianza legítima II-1035

Alegaciones de las partes II-1035

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1036

g) Sobre la inexistencia de beneficios obtenidos de la infracción II-1038
Alegaciones de las partes II-1038
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1038
h) Sobre la situación financiera y la capacidad de pago de Senator Lines II-1040
Alegaciones de las partes II-1040
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1041
Sobre la segunda parte, relativa a la distribución en grupos de las demandantes a efectos de la determinación del importe de las multas y a una falta de motivación a este respecto II-1043
a) Alegaciones de las partes II-1043
b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1048
Sobre el principio de evaluación individual II-1049
Sobre el principio de igualdad de trato II-1056
Sobre el principio de transparencia y el cumplimiento de la obligación de motivación II-1063
Sobre la tercera parte, relativa al cálculo del importe de la multa impuesta a P&O Nedlloyd II-1067
a) Alegaciones de las partes II-1067
b) Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1069
Conclusiones sobre el motivo II-1071
5. Sobre el motivo basado en la prescripción II-1072
Alegaciones de las partes II-1072
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1075
Costas II-1087