DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 9 de diciembre de 1999

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE

(IV/34.466 — Transbordadores griegos)

[notificada con el número C(1998) 3792]

(Los textos en lenguas griega e italiana son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(1999/271/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos [1], modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y, en particular, sus artículos 11 y 19,

Vista la decisión de la Comisión, de 21 de febrero de 1997, de incoar un procedimiento en este asunto,

Tras haber proporcionado a los interesados la ocasión de dar a conocer su punto de vista con respecto a los cargos formulados por la Comisión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y en el Reglamento (CEE) nº 4260/88 de la Comisión [2], relativo a las comunicaciones, las quejas, las solicitudes y las audiencias previstas en el Reglamento (CEE) nº 4056/86, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia,

Previa consulta al Comité consultivo de acuerdos entre empresas y posiciones dominantes en el transporte marítimo,

Considerando lo siguiente:

PARTE I

I. HECHOS

A. Antecedentes

(1) La presente Decisión tiene su origen en una denuncia presentada a la Comisión por un particular el 23 de agosto de 1992 porque los precios de los transbordadores eran muy similares en las rutas entre Grecia e Italia. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión llevó a cabo inspecciones en las dependencias de seis empresas de transbordadores, cinco de Grecia y una de Italia. Durante las inspecciones, la Comisión halló pruebas documentales de que varias empresas de transbordadores llevaban años concertando precios. A raíz de estas inspecciones, y en virtud del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, se enviaron sendas solicitudes de información a Minoan Lines, Strintzis y Anek Lines para recabar más datos sobre los documentos hallados. El 21 de febrero de 1997, la Comisión inició el procedimiento remitiendo un pliego de cargos a los siete destinatarios de la presente Decisión, así como a Med Link y Hellenic Mediterranean Lines. Los días 13 y 14 de mayo de 1997 se celebró una audiencia.

B. Las empresas

(2) Las empresas objeto del presente procedimiento son empresas de transbordadores «*roll-on roll-off*» que prestan servicios de transporte de pasajeros y flete en varias rutas que enlazan Grecia con Italia, en concreto Minoan Lines, de Iraklio, Creta, Grecia (en lo sucesivo, «Minoan»); Strintzis Lines, de Pireo, Grecia (en lo sucesivo, «Strintzis»); Anek lines, de Hania, Creta, Grecia (en lo sucesivo, «Anek»); Marlines, SA, de Pireo, Grecia (en lo sucesivo, «Marlines»); Karageorgis Lines, de Pireo, Grecia (en lo sucesivo, «Karageorgis»); Ventouris Group Enterprises SA, de Pireo, Grecia (en lo sucesivo, «Ventouris Ferries»); Adriatica di Navigazione SpA, de Venecia, Italia (en lo sucesivo, «Adriatica»).

[1] DO L 378 de 31.12.1986, p. 4.
[2] DO L 376 de 31.12.1988, p. 1.

C. **El mercado**

(3) El mercado de referencia es el de la prestación de servicios de transporte marítimo por transbordador *roll-on roll-off* entre Grecia e Italia.

(4) Entre estos dos países hay servicios regulares de transporte de pasajeros, automóviles y camiones principalmente en tres rutas: Ancona (Italia)–Patras (Grecia), Brindisi (Italia)–Patras (Grecia) y Bari (Italia)–Patras (Grecia). También Tiestre y, más recientemente, Venecia están conectadas con Patras.

(5) Es evidente que estas rutas no se explotan de manera aislada como si fueran mercados separados, sino que se trata de servicios muy sustituibles entre sí según los puntos de partida y destino del viajero o las mercancías, las preferencias en cuanto al horario de viaje, etc. No obstante, a efectos del presente procedimiento, la Comisión no considera necesario examinar en profundidad el grado de substituibilidad existente entre estas rutas, ya que las prácticas objeto del procedimiento afectaron a las tres rutas principales durante al menos parte del período en cuestión.

(6) En la ruta Ancona-Patras, durante al menos parte del tiempo que duró la infracción, estaban presentes cinco empresas principalmente: Minoan, Anek, Strintzis, Marlines y Karageorgis. Esta última se retiró de la ruta en 1993. Por otro lado, recientemente entró en el mercado al menos otra empresa, Superfast Ferries, que no es objeto del procedimiento. En las rutas Patras-Bari y Brindisi hay muchas empresas (al menos 11) que operan regularmente, mientras que algunas otras sólo lo hacen en determinadas temporadas. Minoan, Anek, Strintzis, Marlines y Karageorgis llegaron a acaparar juntas una cuota de mercado cercana al 100 % en la ruta Patras-Ancona durante la infracción. En 1993, Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines y Marlines tenían una cuota combinada del tráfico de aproximadamente el 75 % de los pasajeros y el 60 % del flete en la rutas Patras-Bari y Brindisi [1].

(7) De los aproximadamente 1 258 000 pasajeros y 229 000 vehículos de carga transportados 1996 de Grecia a Italia, alrededor del 38 % y el 46 % respectivamente transitaron por la ruta Patras-Ancona. En la ruta Patras-Brindisi estos porcentajes fueron respectivamente del 35 % y el 26 %, y del 13 % el 16 % en la ruta Patras-Bari. En 1993, las cifras fueron de 1 316 003 pasajeros y 213 839 vehículos de carga. Aproximadamente el 49 % y el 38 % respectivamente correspondieron a la ruta Patras-Ancona, el 35 % y el 38 % a la ruta Patras-Brindisi y el 10 % y el 19 % a la ruta Patras-Bari. El número de pasajeros y vehículos transportados anualmente de Italia a Grecia es similar.

D. **Pruebas**

(8) Las principales pruebas en que se basa la presente Decisión consisten en:

a) mensajes que intercambiaron los operadores, mayoritariamente por télex, con relación a la introducción y el cálculo de los precios; y

b) las propias declaraciones hechas por Anek y Strintzis en sus respuestas a la solicitud de información y al pliego de cargos de la Comisión.

Pruebas relativas a 1987, 1988 y 1989

(9) De un télex enviado por Minoan a Anek con fecha de 15 de marzo de 1989, facilitado por esta última empresa en respuesta a una solicitud de información, se desprende que en 1987 se efectuaron consultas sobre los precios que debían fijarse en las tarifas de 1988 en la ruta Patras-Ancona. El 18 de julio de 1987 se llegó a un acuerdo. En el susodicho télex Minoan declara que «La política de precios para 1988, acordada con los demás interesados, fue aprobada el 18 de julio de 1987, como viene siendo habitual».

(10) Anek puso en marcha su línea de transbordadores entre Patras y Ancona en 1989. Ese mismo año hubo consultas sobre las tarifas que debían aplicarse. En el télex mencionado en el considerando 9, Minoan afirma: «Lamentamos que su negativa a aceptar plenamente, al menos por el momento, las propuestas que formulamos en nuestro anterior [mensaje] impida la celebración de un acuerdo más amplio que sería muy beneficioso para nuestras empresas ... Nos referimos, evidentemente, a su rechazo de las propuestas para diseñar una política de precios común para la ruta Patras-Ancona. Les rogamos consideren las posiciones que exponemos más adelante para responder a su postura de que la tarifa de 1989 para vehículos de carga no es

[1] *Fuente:* Cruise & Ferry Info.

aceptable y la política de precios para el próximo año 1990 no puede definirse inmediatamente».

(11) A continuación, Minoan intentó persuadir a Anek de que se sumase al acuerdo de precios explicándole cuán fructífero había sido: «en los últimos tres meses han sido acordados dos reajustes, de un 40 % en total, de las tarifas aplicadas a los vehículos de carga por todos los armadores de la ruta Patras-Ancona, sin que ello haya suscitado reacciones negativas de los camioneros».

(12) Ante la imposibilidad de convencer a Anek de adherirse al acuerdo, Minoan, Karageorgis, Marlines y Strintzis decidieron aplicar de manera colectiva, a partir del 26 de junio de 1989, exactamente las mismas tarifas para vehículos de carga que Anek. Para ello, intercambiaron cuadros muy detallados y se informó a Anek de los resultados verbalmente y por escrito. Es más, el 22 de junio de 1989 Minoan envió a Anek un télex en el que le anunciaba la decisión de las cuatro empresas de aplicar sus tarifas a partir del 26 de junio de 1989.

Pruebas relativas a 1990

(13) Las partes empezaron a discutir las tarifas de pasaje para 1990 en junio de 1989. El 20 de junio de 1989 Minoan remitió a Anek, Karageorgis, Strintzis y Marlines propuestas detalladas sobre una política de precios común aplicable en 1990 a pasajeros, automóviles y camiones. Un télex enviado por Anek a Minoan, Karageorgis, Marlines y Strintzis el 6 de julio de 1989 reza así: «estamos de acuerdo en que las cinco empresas fijen una tarifa uniforme para pasajeros en la ruta Patras-Ancona … podemos discutir la cuestión de los vehículos de carga en octubre».

(14) El 12 de junio de 1989 Strintzis envió un mensaje a Minoan, Karageorgis, Marlines y Anek en el que afirma que «los precios fueron calculados en función de los últimos télex remitidos, de conformidad con el acuerdo alcanzado por nuestras empresas de atenerse a una política de precios común». En este fax se especifican los precios y descuentos para pasajeros y vehículos, así como las tasas portuarias, en dracmas y en diez divisas.

(15) Anek confirmó que aceptaba «las tarifas propuestas para la ruta Patras-Egumenitsa-Corfú-Ancona, basadas en nuestra decisión de adoptar una política de precios común» en un télex de 14 de julio de 1989 dirigido a las otras cuatro empresas. Posteriormente, prosiguieron las consultas sobre puntos de menor importancia: los precios de los vehículos todoterreno fueron objeto de un télex de Strintzis a las otras cuatro empresas el 17 de julio de 1989 y de un télex de Anek a las demás compañías el 22 de septiembre de 1989.

(16) Un fax enviado por Strintzis el 8 de diciembre de 1989 a Minoan, Anek, Karageorgis y Hellenic Mediterranean Lines [1] detallaba los nuevos precios, desglosados por categorías de camiones, aplicables a partir del 10 de diciembre de 1989 en la ruta Patras-Ancona y en las rutas Patras-Bari y Brindisi. Este fax también explicaba que la fotocopia estaba firmada «también por Ventouris Ferries» y la lista de tarifas lleva seis firmas.

(17) Otro télex confirma que la política de precios común estaba vigente en 1990. Este documento, fechado el 11 de abril de 1990 y remitido por Anek a Karageorgis, Minoan y Strintzis, se refiere a los «télex intercambiados por las cuatro empresas con relación a la política de precios vigente en la ruta Patras-Ancona» en que Anek confirma que «nuestro acuerdo se refiere a las tarifas para pasaje, automóviles y camiones, pero no incluye las comisiones de los agentes y los descuentos para grupos».

(18) Volvieron a celebrarse consultas para subir de común acuerdo las tarifas para camiones en 1990. Las compañías intercambiaron varios télex en septiembre y octubre y Strintzis organizó una reunión en sus locales. En un télex de 5 de septiembre de 1990 dirigido a Anek, Karageorgis y Minoan, Strintzis afirma que «la aplicación de la subida propuesta está condicionada a una subida proporcional de las tarifas de las rutas de Bari y Brindisi; no obstante, es preciso llegar a un acuerdo en principio entre nuestras cuatro compañías». En un télex a Anek, Minoan y Strintzis, Karageorgis declara que «tras nuestra decisión común … estamos obligados a reajustar los precios que aplicamos a los camiones a partir del 20 de octubre de 1990». A continuación, figura una lista detallada de precios. En este télex Karageorgis también señala lo siguiente: «Rogamos remitan el télex íntegramente a sus agentes portuarios y a sus clientes lo antes posible».

[1] Aunque hay pruebas de que Hellenic Mediterranean Lines participó en la infracción, la presente Decisión no está dirigida a esta empresa porque la Comisión no ha podido enviarle el pliego de cargos.

(19) Finalmente se llegó a un acuerdo y el 30 de octubre de 1990 Strintzis envió un fax a ocho empresas de transbordadores que operaban entre Grecia e Italia (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis y Ventouris Ferries). Este fax reza así: «Comunicamos el acuerdo final referente a las tarifas para camiones. Rogamos notifiquen su conformidad con el contenido del mismo. Proponemos que los precios sean anunciados el 1 de noviembre y entren en vigor, tal como se acordó, el 5 de noviembre de 1990». Viene a continuación un cuadro con los precios en dracmas y liras italianas correspondientes a las distintas categorías de camiones para las rutas entre Patras y Ancona, Bari y Brindisi.

(20) El 2 de noviembre de 1990 Minoan remitió a sus agentes un documento con los nuevos precios, válidos a partir del 5 de noviembre de 1990, en el que afirma claramente que estos precios fueron concertados por las compañías para todas las rutas que unen Grecia con Italia.

Pruebas relativas a 1991

(21) Varios documentos demuestran que también se concertaron las tarifas para 1991. El 10 de agosto de 1990 Karageorgis envió una carta a Anek, Minoan y Strintzis a propósito de las tarifas que debían anunciarse para 1991 en la ruta Patras-Ancona. En ella se dice que «Conforme a la decisión de las cuatro compañías de aplicar una subida del 5 %, ademas del 5 % inicialmente acordado, adjuntamos las nuevas tarifas incrementadas en un 10 %».

(22) El 22 de octubre de 1991 Karageorgis, Minoan y Strintzis enviaron a Anek un télex que decía «… entendemos que quieren aplicar en la ruta Patras-Trieste la tarifa que todos concertamos para la ruta Patras-Ancona. Comprenderán que nos preocupe sobremanera la obscuridad de sus palabras, que nos hace temer por el futuro del equilibrio entre las tarifas que con considerable esfuerzo conseguimos fijar para todos los puertos italianos. Permítannos recordarles que con nuestro esfuerzo común —al que ustedes también contribuyeron— reorganizamos las tarifas como mejor pudimos y fijamos una serie de diferenciales basados en la distancia en millas náuticas hasta los puertos de Brindisi, Bari y Ancona … Por consiguiente, les rogamos defiendan —como es su obligación— el acuerdo alcanzado por las 11 compañías y 36 buques que operan entre Grecia e Italia, por cuanto las intensas divergencias latentes podrían dar al traste con el mismo. A nuestro parecer, la tarifa para el itinerario Patras-Trieste debería ser un 20 % superior a la del trayecto Patras-Ancona (como venía siendo el caso), para ajustarse así totalmente a los diferenciales fijados entre Ancona y los puertos más meridionales … nuestras compañías tienen la obligación de notificarles que, si insisten en aplicar el mismo precio para los viajes a Grecia desde Trieste y Ancona, daremos por nula nuestra política de precios común en la ruta de Ancona y cada compañía determinará su propia estrategia de precios».

(23) La respuesta de Anek a este télex, con fecha de 18 de noviembre de 1991, confirma la existencia de un acuerdo: «A nuestro parecer, la amenaza de dejar de aplicar precios comunes en la ruta de Ancona no puede fundarse en la negativa de Anek a aplicar este incremento ilógico e inadmisible del 20 %. Por consiguiente, les rogamos cejen en su empeño, para no enturbiar el clima de cooperación entre nuestras cuatro compañías y evitar las funestas consecuencias que ello tendría para todos nosotros. Por último, quisiéramos aseguararles que si en el futuro Anek decide poner un buque en la ruta Patras-Trieste que no pase por Ancona, la tarifa ciertamente será más elevada que la de la ruta Patras-Ancona, aunque no un 20 % superior, procentaje que a todas luces no guarda relación con la realidad».

Pruebas relativas a 1992

(24) La colusión prosiguió durante 1992. El 22 de julio de 1991 Strintzis envió una tarifa de pasaje extremadamente detallada a Anek, Karageorgis y Minoan indicando: «Adjuntamos la tarifa de 1992 acordada en nuestra reunión de [ilegible] de julio. Rogamos notifiquen su conformidad». Siguieron una serie de télex entre estas empresas en los que se debatían distintas maneras de hacer frente a la devaluación de la dracma.

(25) Tras una reunión celebrada el 7 de octubre de 1991 por Strintzis, Anek, Karageorgis y Minoan, Strintzis envió la tarifa «acordada» para 1992 (para la ruta Patras-Egumenitsa-Corfú-Ancona) a las otras tres compañías recabando su aproba-

ción. La tarifa contenía los precios del pasaje en temporada alta y baja y por categorías de cabinas, así como los precios aplicables a cada categoría de vehículos. Las partes también habían concertado la duración de las temporadas alta y baja y los precios de las comidas. Anek dio su aprobación por télex de 16 de octubre de 1991. Su respuesta fue remitida a Karageorgis y Minoan.

Por añadidura, en los locales de Strintzis se encontró una carta de Anek a los agentes portuarios que rezaba lo siguiente: «Adjuntamos las tarifas en dracmas para 1992 en la ruta Patras-Ancona, tal como fueron acordadas con las compañías Strintzis, Minoan y Karageorgis». Strintzis también envió una carta similar.

(26) Las cuatro compañías también convinieron por cuánto tiempo seguirían siendo válidas sus tarifas comunes durante el período de transición de finales de año. Un télex de Anek a Karageorgis, Minoan y Strintzis dice: «... acordamos prorrogar los precios de 1991 para la ruta Patras-Ancona hasta el 10 de enero de 1992». Anek informó a sus agentes portuarios mediante télex de 21 de octubre de 1991 de que «... como consecuencia del acuerdo alcanzado con nuestros competidores, los precios de 1991 para la ruta Patras-Ancona-Patras serán válidos hasta el 10 de enero de 1992».

(27) Un télex remitido por Minoan a Anek, Strintzis y Karageorgis con fecha de 7 de enero de 1992 hallado en los locales de Minoan advertía que varios importadores de vehículos de motor estaban «intentando persuadir a nuestras compañías de que compitan entre sí aplicando precios diferentes... nuestra opinión es que debemos atenernos a una política de precios común que preserve nuestros intereses». En este sentido, proponía que todas las compañías anunciasen el mismo precio y pedía que se llegase a un acuerdo «para responder a la empresa Calberson que, como sabrán, se ha puesto en contacto con todas las compañías». Strintzis se comprometió a seguir una política común y propuso un precio común para todos los coches transportadores sin pasaje. Anek también se mostró de acuerdo con Strintzis.

(28) Un documento fechado el 25 de febrero de 1992 y hallado en los locales de Minoan pone de manifiesto que el acuerdo para mantener los diferenciales entre las tarifas aplicadas en las distintas rutas entre Grecia e Italia siguió en vigor durante 1992. En este documento, European Trust Agencies (en lo sucesivo, «ETA») informa a Minoan Sede principal de «los últimos acontecimientos en las rutas italianas». Tras mencionar la introducción de nuevos buques y los problemas que probablemente causaría el incremento de tonelaje, afirma: «estamos concentrando nuestros esfuerzos en la política de precios que ha de seguir la empresa Ventouris Ferries en la ruta de Otranto. Ya hemos iniciado las conversaciones al respecto. Para mayor claridad, les facilitamos las tarifas acutales para Bari, Otranto y Ancona y las tarifas para Otranto que proponemos nosotros». El documento recoge a continuación un cuadro con las tarifas para los vehículos de carga de diferentes tamaños.

(29) Por añadidura, un télex de 7 de enero de 1993 remitido por Minoan a Strintzis, Anek y Karageorgis proponía un ajuste de las tarifas para vehículos en las rutas Grecia-Italia-Grecia. Este télex reza así: «Señalamos que han pasado dos años desde el último ajuste de la tarifa para vehículos».

Pruebas relativas a 1993

(30) En 1992 también se celebraron consultas acerca de la nueva tarifa para 1993. ETA informó a Minoan el 21 de mayo de 1992 de que «va a convocarse una conferencia de representantes de las compañías de transporte marítimo que operan en la ruta Patras-Ancona para preparar la nueva tarifa de 1993». Este documento también recogía el orden del día de la reunión. En un télex de ETA a Minoan Sede principal con fecha de 27 de mayo de 1992 se dice: «les enviamos información sobre las propuestas que presentamos en la reunión de las cuatro compañías de transporte marítimo que, con algunas diferencias de menor importancia para Karageorgis y Strintzis, fueron aceptadas. Anek no se pronunció al respecto y contestará dentro de diez días». Siguieron varios aumentos muy concretos de precios en diversos tipos de tráfico.

(31) Las conversaciones prosiguieron. En una carta de ETA a Minoan Sede principal de 30 de julio de 1992 se mencionaba que el 4 de agosto de 1992 iba a celebrarse una reunión de representantes de las 4 «compañías que cooperan en la ruta Grecia-Italia» en la que «se discutirán todas las cuestiones pertinentes».

(32) Strintzis envió a Anek, Karageorgis y Minoan un fax el 6 de agosto de 1992 en el que anunciaba que los precios en divisas europeas se basarían en la tarifa expresada en dracmas y se especificaba el tipo de cambio en marcos alemanes. También se proponía que no se hiciese pública la tarifa en dracmas antes del 30 de septiembre de 1992. Anek dio su conformidad por télex el 7 de agosto de 1992. Su respuesta también se remitió a Strintzis, Karageorgis y Minoan.

(33) El 29 de septiembre de 1992 Minoan envió una carta a Anek, Karageorgis y Strintzis en la que manifestaba su preocupación por las fluctuaciones en la paridad de la dracma griega y preguntaba a las otras empresas si eran partidarias de adaptar los precios, ya que de lo contrario se registarían divergencias considerables entre las tarifas en marcos alemanes, liras italianas y dracmas griegas. El 12 de octubre de 1992 Minoan remitió a Anek, Karageorgis y Strintzis varias propuestas que ya habían sido discutidas por télex. Un télex con fecha de 15 de octubre de 1992 de Minoan a Anek, Strintzis y Karageorgis reza: «tras nuestra conversación acerca del acuerdo final sobre tarifas en marcos alemanes, liras italianas y dracmas griegas, les notificamos nuestras decisiones:». Se proponía una subida del 5 % en la tarifa expresada en liras italianas. Anek respondió mediante télex de 16 de octubre de 1992 que estaba de acuerdo con los precios en marcos alemanes y liras italianas. Strintzis también dio su aprobación el 16 de octubre de 1992. Karageorgis contestó mediante télex de 26 de octubre de 1992 y dio su aprobación añadiendo: «insistimos, además, en una subida de las tarifas para vehículos y esperamos su respuesta». Anek respondió el 6 de noviembre de 1992 manifestando su conformidad.

(34) En noviembre de 1992, tras haber recibido una solicitud de información de la Comisión acerca de los precios aplicados en las rutas entre Grecia e Italia, Minoan envió un télex a Anek, Karageorgis y Strintzis indicando que «Dada la delicada situación creada por la pregunta de la Comisión sobre nuestras tarifas en la ruta entre Grecia e Italia y tras un intercambio verbal de pareceres, proponemos lo siguiente: de las 17 categorías de nuestra tarifa, hay que excluir la categoría "cubierta", toda vez que ninguno de nosotros quiere que alguien ofrezca precios más bajos en esta categoría; en cuanto a las 16 categorías restantes, cada compañía debe tomar 4 (que le asignará el Sr. Sakellis) [Strintzis] para las que reducirá su tarifa en un 1 %». Minoan también envió a Anek una copia de su respuesta a la citada solicitud de información.

(35) En un télex de 9 de diciembre de 1992 de Strintzis a Anek, Minoan y Karageorgis se afirma: «con respecto a las tarifas para 1993, recordamos que se decidió que entraran en vigor el 11 de enero de 1993».

(36) Un télex de 7 de enero de 1993 (citado en el considerando 29) de Minoan a Strintzis, Anek y Karageorgis proponía un ajuste de las tarifas para vehículos en las rutas entre Grecia e Italia. En él se dice: «nuestra decisión de llegar a un acuerdo con Vds. acerca del reajuste de tarifas sin consultar previamente a las compañías que operan en las otras rutas italianas viene motivada por un afán de evitar las interminables discusiones que suscitaría tal consulta. Creemos que este acuerdo común será bien acogido por esas compañías … Quedamos a la espera de su aprobación». Se adjuntaba un cuadro con las tarifas propuestas. Karageorgis contestó mediante télex de 8 de enero de 1993 declarando: «estamos totalmente de acuerdo». Minoan envió otro télex a Anek, Karageorgis y Strintzis el 14 de enero de 1993 en el que proponía que Anek incrementase un 15 % su tarifa para vehículos de carga en la ruta de Trieste. Strintzis se mostró de acuerdo con Minoan en ambos puntos el 15 de enero de 1993. Anek respondió el 15 de enero de 1993. Manifestó su conformidad con las propuestas en lo referente a la ruta Patras-Ancona, pero declaró que, como ya había anunciado una subida del 8 % en la ruta de Trieste a partir del 1 de febrero de 1993, le resultaba difícil retractarse.

(37) El 24 de noviembre de 1993 participaron en una reunión 14 empresas. La reunión tenía por objetivo reajustar los precios correspondientes a 1994 en las rutas Patras-Ancona, Brindisi y Bari. En un télex de ETA a Minoan Sede principal con fecha de 24 de noviembre de 1993 se dice: «Nos complace comunicarles que en la reunión de hoy se ha acordado ajustar la tarifa para vehículos en aproximadamente un 15 % … con efectos inmediatos a partir del 16 de diciembre de 1993. Estamos muy satisfechos porque comenzamos con el problema de colapso del acuerdo precedente». Esta última frase implica que ese año estuvo vigente en fechas más tempranas un acuerdo de diferenciación entre Ancona, Bari y Brindisi.

Pruebas relativas a 1994

(38) El 24 de noviembre de 1993, 14 empresas asistieron a una reunión que tenía por objetivo concertar los precios aplicables en las rutas entre Patras y Ancona, Brindisi y Bari. En un télex de ETA a Minoan Sede principal con fecha de 24 de noviembre de 1993 se dice: «Nos complace comunicarles que en la reunión de hoy se ha acordado ajustar la tarifa para vehículos en aproximadamente un 15 %… con efectos inmediatos a partir del 16 de diciembre de 1993. Estamos muy satisfechos porque comenzamos con el problema del colapso del acuerdo precedente por la oposición de las compañías Kosma-Giannatou y Ventouris Ferries A. Poco a poco fuimos progresando, superando los porcentajes del 5 % al 10 % (posiciones de Strintzis, Ventouris G. y Adriatica) hasta que finalmente alcanzamos el porcentaje arriba mencionado. Además, conseguimos compromisos para los diversos conflictos que, como sabrán, existen en cuanto a las divergencias entre los diferentes puertos. Estamos muy satisfechos, ya que sobre la base de los resultados de 1993 esto supondrá para nuestra compañía unos ingresos netos suplementarios de alrededor de 600 000 000 [de dracmas griegas] anuales». La nota también menciona que asistieron a la reunión 14 compañías.

(39) La Comisión supone que la empresa «Kosma-Giannatou» mencionada en el considerando 38 es la compañía Med Lines ya que los Sres. Kosmas y Giannatos eran miembros de su consejo de administración. Ventouris G. debe de ser una referencia a Ventouris Ferris, mientras que Ventouris A. debe de referirse a AK Ventouris, otra compañía. La Comisión no ha incluido a AK Ventouris en la presente Decisión porque no dispone de más pruebas que la citada nota de que esta compañía haya infringido las normas de competencia. La Comisión tampoco ha podido comprobar la identidad de otras compañías de menor tamaño que participaron en la reunión.

(40) Un télex de Minoan a Anek y Strintzis de 13 de mayo de 1994 señalaba que cada vez era más frecuente en la ruta de Ancona un nuevo tipo de remolque y proponía la introducción de una nueva categoría en la tarifa, que se aplicaría a partir de una fecha común. A este télex siguieron otros con fecha de 25 de mayo de 1994 y 3 de junio de 1994 sobre la misma cuestión en los que se pedía que hubiese acuerdo.

(41) Un télex de ETA a Minoan Sede principal de 26 de mayo de 1994 menciona: «Hemos iniciado diligencias encaminadas a la aplicación de una nueva tarifa en las rutas italianas que haga una distinción en el precio según se pague al contado o con cheques pagaderos a dos meses vista. El problema radica en que tenemos que recabar el consentimiento de 16 compañías. No obstante, somos optimistas».

(42) Las inspecciones de la Comisión tuvieron lugar en julio de 1994. No hay pruebas de que las compañías hayan seguido en colusión con posterioridad a esa fecha.

E. **Argumentos de las partes**

Argumentos generales de las partes

Strintzis

(43) Según Strintzis, los acuerdos de precios se celebraron bajo la influencia del marco legislativo y reglamentario griego del sector del cabotaje y, en particular, de la Ley 4195 de 11/13 de julio de 1929. Strintzis alega que, debido a los siguientes factores:

— el marco reglamentario griego.

— la práctica y obligaciones impuestas por el Ministerio de la Marina Mercante (en lo sucesivo, «MMM»),

— la necesidad de contar con un servicio regular,

— la incierta duración de la temporada turística,

— el riesgo de que se produjesen fuertes variaciones en los costes debido a las impredecibles devaluaciones anuales de la dracma,

— la obligación de revelar en reuniones obligatorias sus planes de actividad por lo que concierne al trayecto nacional de la línea Grecia-Italia,

— la obligación de atenerse a las instrucciones del MMM de contener las subidas en las tarifas de flete del segmento internacional del mercado de transporte entre Grecia e Italia dentro de los límites de la inflación,

tenía que protegerse de la competencia ilimitada, a la que no podía hacer frente suspendiendo o limitando sus actividades a causa de las obligaciones impuestas por el MMM.

(44) En cualquier caso, los factores arriba enumerados restringían la autonomía de las partes a la hora de diseñar su política de precios. Según Strintzis, las directrices del MMM sobre la política de precios de las compañías deben considerarse como medidas restrictivas con arreglo a la Ley griega 4195/29. Además, la empresa desconocía que sus actividades infringiesen la normativa comunitaria de competencia.

(45) Strintzis arguye que los acuerdos no incluían obligaciones o cláusulas negativas, que competía de manera efectiva con otras empresas ofreciendo descuentos y que una porción significativa de sus beneficios netos procedían de los servicos prestados a bordo, los cuales no estaban incluidos en los acuerdos.

(46) A juicio de Strintzis, las medidas del MMM determinaban todos los factores que posibilitan la competencia, a excepción de los precios en el segmento internacional de las rutas entre Grecia e Italia. En consecuencia, la competencia residual quedaba muy limitada o imposibilitada. De hecho, el acuerdo de precios era un cartel inducido y supervisado por el Gobierno; no era un cartel de operadores cuya finalidad fuese maximizar los beneficios de los participantes. Antes bien, los precios de las rutas Grecia-Italia eran inferiores a los de otras rutas internacionales del mercado común. En cuanto a la gravedad de la infracción, Strintzis recuerda que la participación de las autoridades griegas sembró la confusión entre las partes en cuanto al marco jurídico aplicable y que los precios habrían sido similares aunque no se hubieran celebrado los acuerdos en cuestión.

Ventouris Ferries

(47) Ventouris Ferries afirma que fijaba su política comercial y de precios con total independencia, teniendo en cuenta las condiciones de mercado, la inflación, los costes de explotación y la política del MMM, que imponía importantes obligaciones de servicio público a las compañías que operaban en Grecia. Esta compañía declara que definía su estrategia comercial de conformidad con las disposiciones de las normativas nacional y comunitaria, ateniéndose a las normas de competencia y al marco jurídico griego del sector marítimo. También alega que sólo operaba en la línea Patras-Egumenitsa-Corfú-Bari, en la que no tenia gran competencia y, por consiguiente, carecía de motivos para suscribir un acuerdo con compañías que operasen en otras rutas en condiciones diferentes y con otra clientela. Según Ventouris Ferries, cualquier eventual cooperación entre empresas estaba circunscrita a los operadores de la ruta Patras-Ancona.

(48) Por último, Ventouris Ferries destaca la política del MMM y el marco legislativo y reglamentario griego, así como la peculiar situación de este mercado (transparencia, competencia en los descuentos, etc.), factores que permiten concluir que, aunque efectivamente se hubiera celebrado un acuerdo, la situación del mercado en lo concerniente a la competencia de precios no habría variado.

Anek

(49) Anek reconoce que desde 1990 participaba en un acuerdo de fijación de precios comunes en determinadas rutas, si bien alega que en el momento en que se adhirió al mismo no sabía que era ilegal. Anek cree que la Comisión debe tomar en consideración, con respecto a todos los operadores, el marco normativo nacional en que desenvolvían sus actividades las compañías, la participación de las autoridades nacionales en la preparación de un marco propicio al acuerdo y el limitado efecto de éste sobre la competencia. Según Anek, la Comisión también debe tomar en consideración su renuencia a adherirse al acuerdo y su pasiva y breve participación en el mismo, su limitada presencia en el mercado y su firme compromiso de respetar la ley en el futuro.

(50) Anek afirma que en todas las rutas en que había cabotaje era obligatorio mantener consultas con los demás operadores sobre los precios y otros aspectos del trayecto nacional de las rutas internacionales. Aunque el MMM no obligó a las empresas de transbordadores a concertar los precios en la parte internacional de la ruta con destino a Italia, Anek sostiene que las empresas de

transbordadores tenía la impresión de que el MMM les animaba a entablar conversaciones al respecto. Anek subraya, por otro lado, que su participación se limitó al período 1990-1994.

(51) Anek arguye que no desempeñó un papel coactivo ni de liderazgo en la fijación de los precios. Antes bien, en ocasiones puso objeciones a determinadas iniciativas propuestas por los demás, especialmente cuando consideraba que las tarifas propuestas eran injustas o excesivas. Por ejemplo, a finales de 1991 Anek se resistió a aceptar la propuesta de otras empresas de transbordadores de acordar que la tarifa de la ruta Patras-Trieste se fijase a un nivel de precios superior en un 20 % al de la ruta Patras-Ancona.

(52) En cuanto a los precios, Anek señala que entre Grecia e Italia las tarifas por milla siguen siendo inferiores a las de rutas internacionales europeas comparables y son muy inferiores a las tarifas nacionales. Además, Anek señala que el acuerdo de precios sólo afectaba a las tarifas de transporte y no incluía otros elementos, como los servicios prestados a bordo, los precios a bordo, la publicidad y las comisiones de los agentes. Por último, Anek alega que no tenía una cuota de mercado significativa en el mercado integrado por las rutas entre Patras y Brindisi y Bari y, por consiguiente, no cabe concluir que su participación en la cooperación en esas rutas tuviese graves consecuencias para la competencia.

Minoan

(53) Minoan argumenta que los acuerdos no tenían carácter vinculante; simplemente confirmaban la existencia de un marco general para el desarrollo de las actividades que en cualquier caso venía predeterminado por el marco legislativo y reglamentario del sector marítimo y la política del MMM. De la correspondencia del MMM con la Comisión, Minoan concluye que en las tarifas para el segmento internacional de las rutas entre Grecia e Italia influían las decisiones del MMM sobre los precios del segmento nacional y las recomendaciones del MMM sobre las tarifas internacionales. Concretamente, Minoan calificaba la política del MMM de medidas preventivas con arreglo a la Ley griega 4195/29. A su juicio, los acuerdos sólo abarcaban las tarifas de las líneas internacionales que se anunciaban al público y no incluían otros parámetros de la estrategia comercial de las empresas, como la organización de la red comercial, la política de descuentos y publicidad, los precios de las comidas servidas a bordo y los servicios prestados a bordo y la política de bonificaciones al cliente. Minoan pide a la Comisión que tome en consideración el efecto acumulado de todos estos factores en el contexto económico y jurídico del asunto.

(54) En cuanto a la aplicación de los acuerdos, Minoan sostiene que nunca llegaron a ponerse en práctica. También afirma que ETA era una sociedad independiente que actuaba como su agente. Por ello, Minoan pone en tela de juicio la legalidad de la inspección en los locales de ETA y de los documentos encontrados por la Comisión. Minoan hace hincapié en la carta de 14 de septiembre de 1993 encontrada durante la inspección de los días 5 y 6 de julio. Según Minoan, esta carta demuestra que las actividades que se le atribuyen, especialmente las relacionadas con la política de precios, eran iniciativas de ETA y se llevaron a efecto sin su consentimiento.

(55) En cuanto a la gravedad de la infracción, Minoan declara que, dada la transparencia del mercado, los acuerdos sobre precios no desempeñaron un papel importante. A propósito de la duración de los acuerdos, Minoan alega que no fueron aplicados.

Adriatica

(56) Adriatica reconoce haber mantenido conversaciones con las compañías que operan en las rutas entre Grecia e Italia. No obstante, afirma que definió independientemente su política comercial y de precios teniendo en cuenta las condiciones de mercado. A su juicio, había suficiente competencia en el mercado, ya que los operadores competían a través de los descuentos, las comisiones, los recargos aplicados a las mercancías peligrosas, etc. y nunca se negociaron las cuotas de mercado. Como consecuencia de ello, la cuota de mercado de Adriatica fue disminuyendo desde 1990.

(57) Por último, Adriatica argumenta que no tomó parte en la fijación de los precios y que nunca puso en práctica ningún acuerdo de precios. Según esta empresa, los acuerdos fueron negociados por los operadores griegos. Por consi-

guiente, si la Comisión concluyese que Adriatica participó en esos acuerdos, habría que limitar su participación a 1991.

Marlines

(58) Marlines sostiene que no es un armador sino un agente registrado en Liberia y considerado por la Ley griega 89/67 como una compañía «*off shore*» (compañía registrada en un paraíso fiscal). Marlines afirma que siempre ofreció precios inferiores a los de la competencia, conforme a las instrucciones de sus principales, como puede comprobarse en sus folletos de 1987, 1988 y 1989.

Argumentos de las partes relativos a alegaciones concretas

1987, 1988 y 1989

(59) Strintzis reconoce que en 1987, 1988 y 1989 participó en consultas sobre precios. No obstante, afirma que las reuniones celebradas por las compañías en 1987 únicamente tuvieron por objeto las tarifas de 1988. En cuanto a las tarifas para vehículos de carga correspondientes a 1989, Strintzis admite que se atuvo a las tarifas de Anek, toda vez que las compañías que operaban en la línea Grecia-Italia en algunas ocasiones seguían las tarifas publicadas por sus competidores.

(60) En cuanto al intento de persuadir a Anek de adherirse al acuerdo, Strintzis señala que, dada la normativa griega, Anek no podía fijar precios sustancialmente inferiores a los aplicados en el puerto de Patras. Por lo tanto, las compañías propusieron una política de precios común a Anek para evitar divergencias de precios significativas a la baja y la intervención de las autoridades griegas.

(61) Strintzis sostiene que las reuniones que trataron de los precios de 1988 y 1989 no condujeron a un acuerdo para aplicar una tarifa común para el pasaje, como demuestra el hecho de que publicase unas tarifas de pasaje diferentes de las de otras compañías.

(62) Minoan arguye que el comportamiento de las otras compañías con relación a Anek debe considerarse en el contexto del marco legislativo y reglamentario griego y de la política del MMM. También alega que los reajustes de tarifas no estaban motivados por un afán de obtener más beneficios, sino por otros factores, como la inflación, la subida de los precios del combustible y la paridad entre la dracma griega y otras divisas.

1990

(63) Strintzis reconoce que concertó tarifas comunes de pasajeros y de vehículos de carga para 1990 con Minoan, Anek, Karageorgis y Marlines. No obstante, insiste en que nunca se respetaron estas tarifas ya que ella siguió su propia política de precios.

(64) Concretamente, con respecto al télex de 6 de julio de 1989 Strintzis hace hincapié en la explicación de Anek de que cada compañía era libre de seguir su propia política de grupos. Anek consideraba como «grupo» cualquier conjunto de al menos 24 personas que viajasen con el mismo billete. Por el contrario, Strintzis no imponía tal limitación, sino que ofrecía descuentos de grupo a sus clientes independientemente del número de personas. Strintzis afirma que nunca reveló a la competencia su política de descuentos y otras rebajas de fidelización y, por consiguiente, no aplicó el acuerdo de precios para 1990.

(65) En cuanto al fax de 12 de junio de 1989, Strintzis sostiene que el intercambio de información era necesario porque el MMM aconsejaba a las cinco compañías que mantuviesen las subidas de precios dentro de los límites de la inflación de la divisa en que se expidiese el billete. También señala que era responsable del reajuste de las tarifas dentro de los límites de la inflación de cada divisa porque tenía mejores infraestructuras y métodos logísticos.

(66) Con relación al fax de 8 de diciembre de 1989, Strintzis afirma que las firmas sólo significaban que los firmantes estaban informados de los precios propuestos. Según Minoan, las firmas no suponían que el fax fuese un acuerdo escrito típico. La firma se atribuyó al hecho de que los documentos, que expresaban las desviaciones lógicas entre los precios de Ancona y Bari o

Brindisi, también eran tenidos en cuenta por Ventouris Ferries, que operaba en las líneas meridionales. Según Minoan, los precios propuestos para las distintas categorías de camiones suministraban un modelo «ideal» para el cálculo de las diferencias de precio, que dependían de la distancia en millas, y no se pretendía fijar un precio concreto para cada línea y cada categoría de camiones. Como prueba de ello, Minoan recuerda que no se atuvo estrictamente a dichos precios en la línea de Ancona, sino que aplicó su propia política de descuentos.

(67) Ventouris Ferries afirma, respecto del fax de 8 de diciembre de 1989, que ya había diseñado su propia política de precios para 1990 y que las firmas que figuran debajo de los precios no implican que hubiese un acuerdo, ya que la tarifa expuesta no era vinculante. De hecho, sólo recogía los precios indicativos generales propuestos por Ventouris Ferries. No obstante, esta empresa ya la había notificado a sus agentes el 4 de diciembre de 1989.

(68) Por lo demás, en lo que se refiere al télex de 11 de abril de 1990, Strintzis sostiene que demuestra, por una parte, la existencia de un acuerdo de precios y, por otra, la libertad de las partes participantes de elaborar libremente su política de descuentos y comisiones para sus agentes.

(69) Según Minoan, el télex de 11 de abril de 1990 hace referencia a un acuerdo sobre algunos parámetros de la política de precios que, de todos modos, la competencia podía averiguar fácilmente.

(70) Con respecto al télex de 6 de septiembre de 1990, Strintzis afirma que el reajuste de tarifas puede atribuirse a factores rígidos, como la fluctuación de los precios del combustible, y a factores objetivos relacionados con la política del Gobierno griego, como el aumento del transporte de camiones como consecuencia del conflicto yugoslavo, la decisión del Ministerio de Transporte a propósito de la exportación de mercancías y la necesidad de subrir ls tarifas para que las compañías pudiesen operar en el mercado Grecia-Italia en invierno.

(71) A juicio de Strintzis, con el fax de 13 de septiembre de 1990 Minoan confirmó que la subida de tarifas se fundaba en un análisis de los datos económicos que integran los costes de explotación de los buques. Las compañías conocían bien los parámetros económicos en cuestión gracias a la publicación de sus licencias de explotación y como consecuencia de su participación, bajo la égida del MMM, en las reuniones obligatorias dedicadas a las líneas nacionales. Strintzis alega que las partes eran obligadas a discutir estos parámetros económicos con el fin de que se mantuviesen en el mercado Grecia-Italia durante la estación invernal.

(72) En cuanto a los télex de 5 de septiembre de 1990 y 10 de ocutbre de 1990, Minoan sostiene que ante la subida del precio del combustible, los problemas en Yugoslavia y la necesidad de seguir operando en invierno, las cuatro compañías se vieron obligadas a considerar un reajuste de las tarifas del trayecto Corfú-Ancona que paliase los efectos negativos de los costes del transporte.

(73) En lo tocante al fax de 30 de octubre de 1990, Strintzis admite que aplicó los precios acordados para camiones. No obstante, señala que estos precios se basaban en los costes reales de los itinerarios entre Grecia e Italia, es decir, en el incremento del coste del combustible y en la necesidad de racionalizar la diferencia entre las tarifas nacional e internacional por milla y por metro de camión transportado.

(74) Con respecto al fax de 30 de octubre de 1990, Ventouris Ferries sostiene que no lo recibió y que sus tarifas para camiones fueron incluidas en la lista por las otras compañías, que probablemente las recibieron de uno de sus agentes.

(75) Adriatica reconoce que participó en una reunión sobre tarifas para camiones el 25 de octubre de 1990, si bien ya había decidido sus tarifas para 1991 antes de la reunión. Adriatica pretendía simplemente informarse de la política de sus competidores, habida cuenta de que los operadores griegos ya habían alcanzado un acuerdo un año antes: el 10 de diciembre de 1989. Adriatica también declara que no se atuvo a las tarifas acordadas en la reunión, como demuestran las tarifas que aplicó a finales de 1990.

1991

(76) Strintzis precisa que el «clima de cooperación» de que habla en el télex de 18 de noviembre de 1991 y la «estabilidad de precios» a que hacen alusión Karageorgis, Minoan y Strintzis en el télex de 22 de octubre de 1991 guardan relación con el marco general de reuniones obligatorias entre compañías y con el intercambio de información confidencial para establecer un acuerdo marco de precios para el período siguiente. Asimismo, Strintzis afirma que, al igual que Karageorgias y Minoan, consideró que el propósito de Anek de establecer por primera vez un itinerario en la línea Patras-Trieste con unos precios idénticos a los de la ruta Patras-Ancona a pesar de que la distancia desde Trieste era aproximadamente un 20 % mayor, podía provocar una intervención del Gobierno griego.

(77) Strintzis destaca el télex de 18 de noviembre de 1991 que, a su juicio, indica que la cuantía de las tarifas debe guardar relación con la distancia del itinerario, principio que fue adoptado por el MMM para calcular las tarifas domésticas. En opinión de Strintzis, cuando al final del fax se menciona la prevención de una competencia dañina «con los efectos conocidos», se hace referencia a la prevención de una guerra comercial en el mercado Grecia-Italia y la consiguiente intervención del Gobierno griego. Por último, Strintzis alega que Anek no aplicó la subida del 20 % en la ruta Patras-Brindisi. Se ha afirmado que, con arreglo a la normativa marítima griega, especialmente la Ley 4195/29, una política de precios extremadamente bajos, desproporcionados a los servicios ofrecidos en una línea internacional, puede conducir a la imposición de multas a los infractores.

(78) Por último, Strintzis arguye que en la práctica no se respetó el citado «acuerdo marco» de precios para 1991, ya que ella aplicó su propia política de descuentos.

(79) Por su parte, Minoan aduce que en el período de referencia la subida del 10 % vino dictada por el aumento de la inflación. También alega que, por la influencia del MMM y sobre la base de la distancia en millas, los precios para Trieste eran un 20 % superiores a los de Ancona. Según Minoan, la correspondencia mantenida entre las partes estaba relacionada con la decisión de Anek de fijar unas tarifas para la ruta Patras-Trieste similares a las de la ruta Patras-Ancona y, por ello, tenía por objeto preservar un diferencial apropiado y evitar la competencia desleal. Minoan afirma, asimismo, que aplicó su propia política de descuentos.

(80) Adriatica declara que en 1991 no mantuvo contacto alguno con otras compañías y siguió fijando sus tarifas en función de las condiciones de mercado. Además, señala que en 1991 su cuota de mercado disminuyó como consecuencia de la intensa competencia ejercida por los operadores griegos por medio de descuentos, bonificaciones , etc.

1992

(81) Por lo que atañe al fax de 22 de julio de 1991 y a la correspondencia mencionada en los puntos 26 a 32 del pliego de cargos, Strintzis afirma que el intercambio de información tuvo lugar en el marco de las reuniones obligatorias relativas a los precios para 1992.

(82) Con respecto al télex de 7 de enero de 1992, Strintzis aduce que el acuerdo inicial de denegar a Calberson el descuento solicitado no fue respetado ya que finalmente la propia Strintzis ofreció un descuento mayor. Strintzis sostiene que el acuerdo fue verbal y que la mayoría de los vehículos fue transportada por Marlines. Para Strintzis, ello es prueba de que había competencia de precios entre las compañías integrantes del acuerdo en lo tocante a los descuentos. De nuevo, Strintzis argumenta que el acuerdo sobre los precios de 1992 no se llevó a la práctica, toda vez que ella siguió su propia política independiente de descuentos.

(83) En lo tocante a la semejanza en los precios para pasajeros y automóviles, Minoan declara que ello se debía a que eran publicados en los folletos de las compañías. También aduce que la naturaleza oligopolística del mercado y la política del MMM condujeron a una homogeneización de los precios. A su juicio, el factor de competencia no eran los precios publicados, sino las distintas políticas de descuento, las ofertas y demás incentivos ofrecidos por las empresas.

(84) En cuanto a Calberson, Minoan aduce que era lógico que las compañías reaccionasen y tratasen de comprobar si sus competidores habían ofrecido tales descuentos excesivos. Con respecto al documento de 25 de febrero de 1992, Minoan sostiene que no hay pruebas de que mediase un acuerdo y afirma que los precios en cuestión no se aplicaron en la práctica. Por otra parte, según Minoan, la lista de precios propuesta por ETA para Ortona tenía por objeto conseguir su aprobación en caso de que decidiese poner un buque en la ruta a Ancona.

(85) En cuanto al télex de 7 de enero de 1993, Minoan afirma que se refería a la equivalencia entre los precios en dracmas griegas y los precios en liras italianas y no a un aumento de precio en ambas divisas.

(86) Por último, Minoan afirma que no hay pruebas de que haya celebrado un acuerdo con Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines y Med Link para 1992.

(87) Adriatica sostiene que durante 1992 no mantuvo contactos con las demás empresas y siguió fijando sus tarifas en función de las condiciones del mercado, como demuestran las tarifas que realmente aplicó. Según Adriatica, el documento de ETA de 25 de febrero de 1992 demuestra que hubo consultas entre los operadores griegos, pero no con Adriatica. Además, Adriatica declara que en 1992 su cuota de mercado disminuyó a causa de los bajos precios de las compañías griegas.

(88) Con respecto a 1992, Ventouris Ferries afirma que no hay pruebas concretas de que participase en ningún acuerdo de precios.

1993

(89) En cuanto a las reuniones con las compañías que operaban en las otras líneas del mercado Grecia-Italia, Strintzis admite que hubo un intento de concertar los precios sobre la base de los criterios seguidos para fijar las tarifas nacionales. No obstante, Strintzis no sabe si las compañías de las otras líneas aplicaron las tarifas.

(90) Respecto del télex de 6 de noviembre de 1992, Strintzis sostiene que la propuesta de Minoan no se puso en práctica, puesto que las diferencias en las tarifas de las compañías no se basaban en la propuesta de Minoan sino en sus propias políticas autónomas de descuentos.

(91) Minoan admite que las compañías entablaron conversaciones. En lo referente al télex de 6 de noviembre de 1992, afirma que fue enviado por ETA sin su conocimiento o aprobación. En cuanto a la reunión de 24 de noviembre de 1993, Minoan arguye que el «anterior acuerdo» era una declaración de carácter no vinculante de varias compañías en favor de la aplicación de un diferencial en las tarifas según la distancia en millas y de la prevención de la competencia desleal que podía acarrear una devaluación. No obstante, se afirma que esta declaración no se llevó a la práctica.

(92) Con respecto a 1993, Adriatica declara que siguió su política independiente reajustando sus tarifas para camiones en un 4,03 % con relación a 1992 debido a las fluctuaciones registradas en los tipos de cambio. A partir del 1 de enero de 1993 Adriatica también se vio obligada, a diferencia de los operadores griegos, a introducir el IVA de conformidad con el reglamento comunitario pertinente. No obstante, Adriatica admite que estuvo representada en la reunión de empresas de transbordadores de 24 de noviembre de 1993, si bien declara que decidió no adherirse al acuerdo de precios propuesto porque podía infringir la normativa comunitaria de competencia.

(93) En cuanto a 1992, Ventouris Ferries sostiene que no hay pruebas de que participase en ningún acuerdo de precios para 1992. No obstante, a propósito del fax de 24 de noviembre de 1993, Ventouris Ferries reconoce haber participado en la reunión en cuestión, si bien declara que ya había definido su política de precios para dicho año.

1994

(94) Strintzis desconoce si las tarifas para ese año fueron aplicadas por las demás compañías. Reconoce que en el itinerario Patras-Ancona se aplicó el «acuerdo marco» de precios. Sin

embargo, afirma que el acuerdo para 1994 no se llevó a la práctica, ya que ella siguió su propia política autónoma de descuentos.

(95) Nuevamente, Minoan niega la existencia de un acuerdo de precios. Con respecto al télex de 13 de mayo de 1994 referente a la nueva categoría de remolques de 12-14 metros, Minoan aduce que, como se desprende del télex de 23 de junio de 1994, había modificado esa categoría de remolques de 12-14 metros a 12,5-14 metros. A su juicio, ello indica que los remolques de 12,5 metros representaban una categoría distinta de tarifas más bajas. Por último, con relación al télex de 26 de mayo de 1994, Minoan declara que no aprobó la «iniciativa» de ETA y aplicó una política distinta, como lo demuestran otros documentos que se hallan a disposición de la Comisión.

(96) Adriatica afirma que no subió sus precios en 1994, aunque adaptó la paridad entre el dólar estadounidense a la lira italiana en un 1,22 %.

F. **Evaluación de la Comisión de las pruebas y los argumentos de las partes**

Conclusión

(97) La Conclusión concluye que las empresas de transboradores que operan en las rutas Ancona, Bari y Brindisi-Grecia participaron durante varios años en un cartel de fijación de precios que era un acuerdo vigente calificado por las empresas como «práctica habitual» (télex de Minoan con fecha de 15 de marzo de 1989). Hay abundantes pruebas de la existencia de un amplio acuerdo entre muchas empresas (por ejemplo: el documento de Minoan de 21 de noviembre de 1990, que indica que los precios eran concertados por las compañías en todas las rutas Grecia-Italia, el télex remitido a Anek el 22 de octubre de 1991, que habla del «acuerdo entre 11 compañías y 36 buques», el télex de ETA de 24 de noviembre de 1993, que hace referencia a 14 compañías y el télex de ETA de 26 de mayo de 1993, que menciona el «acuerdo de 16 compañías»). La Comisión ha comprobado que determinadas compañías que operaban en la ruta Ancona-Grecia participaban en el cartel de fijación de precios por lo que se refiere a las tarifas para pasaje y vehículos desde al menos el 18 de julio de 1987. Aunque hubo consultas con anterioridad a dicha fecha, no se conoce la fecha exacta en que se entablaron las negociaciones para fijar los precios. Además, la Comisión considera que determinadas empresas de transbordadores de las rutas Bari y Brindisi-Grecia participaban en el cartel desde al menos el 8 de diciembre de 1989, por lo menos en lo tocante a las tarifas para camiones. La colusión duró hasta julio de 1994. El cartel funcionaba mediante reuniones regulares y contactos por correspondencia destinados a reajustar colectivamente los precios para pasaje y vehículos. La Comisión ha comprobado que estas siete compañías participaban en el cartel: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries y Adriatica. Del grado y duración de su participación se trata en los considerandos 111 a 139.

Valoración de los argumentos generales de las partes

Participación de las autoridades griegas

(98) En sus respuestas de 9 y 10 de febrero de 1995 a las solicitudes de información de la Comisión, Minoan, Strintzis y Anek declaran, entre otras cosas, que el acuerdo de precios se celebró en el contexto de la normativa vigente bajo la égida del Ministerio de la Marina Mercante (MMM).

(99) Como prueba de ello, las tres compañías presentaron una copia del texto de la Ley 4195/29 sobre competencia desleal, además de varias decisiones y recomendaciones del MMM relativas a las líneas marítimas entre Grecia e Italia que trataban de las obligaciones de servicio público del sector y, en especial, de la frecuencia de los itinerarios, la prioridad, según la temporada, que debía concederse al transporte de productos agrícolas frescos, el mínimo de buques que debían mantenerse en servicio y las fechas en que debía comenzar el servicio.

(100) Por carta de 28 de octubre de 1994, la Comisión pidió al MMM griego que le facilitase determinadas estadísticas referentes al tráfico en las rutas entre Grecia e Italia y que aclarase si en alguna ocasión había amenzado a las compañías con retirarles las licencias de explotación para las rutas nacionales si no concertaban sus precios en las rutas internacionales.

(101) El 23 de diciembre de 1994, este Ministerio respondió a la Comisión que el corredor marítimo que une Grecia con Italia debe considerarse de primordial importancia tanto para Grecia como para la Comunidad. En él las tarifas deben ser competitivas y los costes de transporte deben mantenerse a niveles reducidos. Sin embargo, el Ministerio negó toda relación entre la retirada de licencias de explotación y los acuerdos de precios de las compañías en las rutas internacionales.

(102) El 13 de enero de 1995 la Comisión remitió a la Representación Permanente de Grecia ante la Unión Europea copia de la información facilitada por las compañías y pidió que el Gobierno griego aclarase la cuestión de su supuesta intervención en los acuerdos relativos a las líneas marítimas entre Grecia e Italia y, en particular, en la fijación de las tarifas para esas líneas.

(103) El 17 de marzo de 1995, la Representación Permanente de Grecia respondió que el Gobierno griego consideraba que los servicios prestados en la ruta en cuestión eran servicios de interés público y, por consiguiente, su principal preocupación era garantizar la viabilidad de la ruta y evitar cualquier «guerra de precios» que pudiese ser un obstáculo para el desarrollo del comercio de exportación e importación y el transporte de vehículos y pasajeros. No obstante, las intervenciones del MMM en materia de fijación de precios se habían limitado a las rutas nacionales (cabotaje). En el caso de las líneas marítimas entre Grecia e Italia que incluyen un itinerario nacional (por ejemplo, Patras-Corfú-Ancona), sólo esta parte del trayecto (Patras-Corfú) está sujeta a la política de tarifas del MMM. Éste no interviene en modo alguno en el segmento internacional de las líneas marítimas, donde las compañías fijan libremente los precios, teniendo en cuenta que la tarifa fijada por el Estado para el itinerario nacional tiene un impacto indirecto y parcial sobre el precio total del trayecto internacional. Asimismo, la Representación Permanente subrayó que el MMM insta, de manera informal, a las compañías a mantener las tarifas en niveles bajos y a contener las subidas anuales dentro de los límites de la inflación. Por último, la libertad de las compañías para fijar los precios viene restringida por la Ley 4195/29 en los casos en que conduce a una competencia desleal. El artículo 2 de esta Ley prohíbe bajar las tarifas de pasaje y flete en las rutas externas (internacionales) hasta niveles irrisorios y desproporcionados al nivel del servicio prestado, al objeto de ejercer una competencia desleal. A tenor del artículo 4, si la libertad de fijación de tarifas en esas rutas degenera en una competencia desleal, el MMM está facultado para imponer tarifas máximas y mínimas.

(104) Por consiguiente, la Comisión rechaza el argumento de algunas de las compañías griegas de que, a causa del marco normativo vigente en Grecia, no actuaron de manera autónoma en lo tocante a la política de precios.

(105) En el presente caso, es evidente que las compañías griegas que operan en las rutas entre Grecia e Italia están sujetas a un rígido marco legislativo y reglamentario en lo referente al trayecto nacional, especialmente en cuestiones como la concesión de licencias de explotación y la fijación de tarifas por parte del MMM. No obstante, como lo han conformado las autoridades griegas, ello no tiene un efecto directo sobre la política de precios de las compañías para el segmento internacional de las rutas. Es más, las autoridades griegas han negado rotundamente haber obligado a las compañías griegas a celebrar acuerdos de precios para las tarifas internacionales por medio de sus actuaciones administrativas relacionadas con la aplicación de dicha normativa. En su respuesta de 23 de diciembre de 1994 a la carta de la Comisión, el director Manos, del MMM, declaró: «…el Ministerio no influye en la política de fijación de precios seguida por la compañías en las rutas internacionales. El Ministerio únicamente interviene en la fijación de los precios de las rutas nacionales… Resulta impensable que el Ministerio amenace a las compañías con retirarles las licencias de explotación para la rutas nacionales si no conciertan sus precios en las rutas internacionales».

(106) También es evidente que la Ley 4195/29 no suprime la competencia de precios. Antes bien, presupone que hay competencia de precios y que las compañías son libres de fijarlos. El artículo 4 de esta Ley faculta al MMM para intervenir únicamente en los casos en que se utiliza esta libertad para ejercer una competencia desleal. Incluso en tales casos, el MMM solamente puede fijar unos precios máximos y mínimos y no tiene la prerrogativa de imponer niveles de precios específicos. Además, es de señalar que esta Ley no se ha aplicado nunca.

(107) La Comisión considera significativo que, aunque las partes arguyen que muchas de sus conversaciones estaban motivadas por el afán de cumplir los requisitos del MMM y evitar una comptencia desleal (las conversaciones con Anek cuando puso en marcha la ruta de Trieste, por ejemplo), ninguno de los documentos coetáneos presentados como pruebas por la Comisión hace alusión alguna al MMM o a Ley 4195/29. Por consiguiente, hay que rechazar el argumento de que las compañías griegas se vieran obligadas por las medidas preventivas del Ministerio a concertar prácticas colusorias por temor a que fuera a aplicarse el artículo 4 de la citada Ley.

(108) También resulta difícil creer que las recomendaciones hechas por el Ministerio a las compañías para que mantuviesen las subidas de precios dentro de los límites de la inflación tuviesen relación alguna con la susodicha Ley. De su artículo 2 se deduce claramente que sólo es aplicable cuando las tarifas son irrisorias, y no cuando son elevadas. Como explicó el Ministerio, sus recomendaciones se basaban en otras consideraciones relacionadas con la estructura del comercio internacional griego. En conclusión, debe considerarse que las compañías de transporte marítimo griegas que operan en el Adriático actúan en el ámbito de la política de precios.

Evaluación de otros argumentos generales de las partes

(109) También resulta difícil creer a algunas de las partes que pretenden que las iniciativas de las compañías en materia de precios no eran el resultado de una colusión sino de las fuerzas del mercado (por ejemplo, el coste del combustible) o de otros acontecimientos como la guerra en la antigua Yugoslavia a súbitas fluctuaciones en el valor de las divisas. Tal afirmación está en total contradicción con las pruebas documentales de la colusión para fijar los precios. De igual modo, cabe descartar el argumento de algunas de las partes de que se limitaron a seguir las subidas de precio que les comunicaba su red de agentes. Está claro que casi toda la correspondencia sobre «subidas de precios» tiene su origen en contactos directos con competidores, y no con agentes.

Evaluación de los argumentos relativos a la duración de la infracción

(110) Por lo que se refiere a la duración de la infracción, es de señalar que la mayoría de las compañías que operan en la ruta Patras-Ancona argumento que, si bien se llegió a un acuerdo de fijación de precios en 1987, sólo se refería a las tarifas para 1988. De manera similar, Anek afirma que se adhirió a los acuerdos en 1989, pero con respecto a las tarifas para 1990. La Comisión no acepta este argumento, ya que el hecho de adherirse a un acuerdo de fijación de precios constituye, en sí, una infracción al artículo 85 del Tratado CE.

Evaluación de los argumentos de las partes relativos a alegaciones concretas

Participación de cada una de las compañías

(111) Es preciso demostrar caso por caso la participación en la infracción de todos los destinatarios de la presente Decisión. Sin embargo, esto no significa, como algunas empresas han argumentado, que haya que alegar pruebas directas de que todos y cada uno de los participantes manifestaron su consentimiento expreso o tuvieron alguna actuación manifiesta de apoyo a todos y cada uno de los elementos integrantes de los acuerdos de precios mientras estuvieron en vigor. La esencia de la infracción reside en la concertación de las compañías durante varios años en una actuación ilícita con unos fines comunes.

(112) El modo correcto de proceder en un caso como éste consiste en demostrar, primero, la existencia, el funcionamento y las principales características de ha colusión y, a continuación, determinar: a) si median pruebas y convincentes de la

vinculación de cada una de las compañías al mecanismo común y b) cuánto tiempo participó cada compañía en ese mecanismo común [1].

(113) De la participación de todos y cada uno de los destinatarios de la presente Decisión en la infracción hay abundantes pruebas directas. Los documentos centrales que dan testimonio de la existencia de una cooperación global o de manifestaciones individuales de la misma suelen identificar a los participantes por su nombre.

(114) Dan fe de la participación de todas y cada una de las empresas en la infracción: a) las referencias explícitas a cada empresa hechas en la correspondencia mantenida por las partes, b) su participación en reuniones y las subsiguientes iniciativas de precios concertados y c) la documentación interna, bien de la propia compañía, bien de las demás. En ninguna fase del procedimiento administrativo se han allegado datos que contradigan estas pruebas de manera significativa o pongan en tela de juicio su fiabilidad.

(115) Algunos documentos (en particular, el fax de Minoan de 15 de marzo de 1989, el fax de Strintzis de 12 de julio de 1989, el fax enviado a Anek el 22 de octubre de 1991, la respuesta de Anek de 18 de noviembre de 1991, la carta de Minoan a sus agentes de 2 de noviembre de 1990, la carta de Anek a sus agentes de 21 de octubre de 1991, el télex de Minoan de 7 de enero de 1993 y el télex de ETA de 24 de noviembre de 1993) demuestran que los destinatarios de la presente Decisión venían celebrando consultas y acuerdos desde hacía años.

(116) Minoan, Strintzis y Anek admiten haber participado en la colusión, mientras que Karageorgis no esgrimió argumentos en su defensa.

(117) En cuanto a los operadores de Bari-Brindisi, Adriatica y Ventouris Ferries admiten haber participado en reuniones en que distintas empresas de transbordadores competidoras discutían y concertaban tarifas. Además, ciertos documentos (los faxes de Strintzis de 8 de diciembre de 1989, 5 de septiembre de 1990 y 30 de octubre de 1990, la carta de Minoan de 2 de noviembre de 1990, el fax enviado a Anek el 22 de octubre de 1991, el documento de Minoan de 25 de febrero de 1992, el télex de Minoan de 7 de enero de 1993 y el télex de ETA de 24 de noviembre de 1993) demuestran que había negociaciones y acuerdos entre los operadores de Ancona y los de Bari-Brindisi. Sólo el télex de Minoan de 7 de enero de 1993 hace referencia a un acuerdo entre los operadores de Ancona precisando expresamente que las demás compañías todavía no estaban al corriente. Sin embargo, incluso en este documento se hace alusión a unas conversaciones que afectaban a las compañías de Bari-Brindisi, que, como el documento indica, subsiguientemente iban a ser consultadas por los operadores de Ancona. La Comisión no ha podido identificar a las otras compañías que operaban en las líneas Bari-Brindisi que participación en la colusión. Concretamente, la presente Decisión no está destinada a AK Ventouris y Hellenic Mediterranean porque no hay pruebas suficientes de que hayan infringido la normativa de competencia (en los documentos de las demás compañías sólo se las menciona en una ocasión).

Marlines

(118) La participación de Marlines en la colusión desde 1987 a 1989 está demostrada por ocho documentos (mencionados en las secciones relativas a los acuerdos para 1988 y 1989) recibidos por Marlines o que indican que esta compañía formaba parte de los acuerdos. De estos documentos, la Comisión concluye que Marlines negoció y concertó cada año con Strintzis, Minoan y Karageorgis precios comunes para los vehículos de pasajeros y carga en la ruta Patras-Ancona al menos desde el 18 de julio de 1987 y con respecto a 1988 y 1989. La última vez que se menciona a Marlines en las pruebas documentales es en un télex enviado por Anek a esta empresa el 22 de septiembre de 1989. No hay pruebas de que Marlines haya participado en posteriores consultas con otras compañías y tampoco hay pruebas concluyentes de que participase en el cartel con posterioridad a dicha fecha. La Comisión concluye, por tanto, que Marlines participó en la infracción desde al menos el 18 de julio de 1987 hasta el 8 de diciembre de 1989, cuando las demás compañías acordaron reajustar sus precios.

[1] Véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia en el asunto T-1/89: Rhône-Poulenc contra Comisión (Recopilación 1991, p. II-867), apartado 126.

(119) El argumento de Marlines de que es una sociedad *off-shore* con arreglo a la legislación griega carece de validez. La Comisión nunca ha pretendido que la infracción estuviese limitada a las compañías griegas.

Med Link

(120) Med Link sostiene que no tiene relación alguna con las compañías designadas con el nombre de Mediterranean Lines Inc. o Med Line en el pliego de cargos que le remitió la Comisión. Med Link también arguye que no participó en ninguna de las infracciones. En particular, el representante de Med Link, el Sr. Giannatos, cuyo nombre se menciona en el télex de 24 de noviembre de 1993 de ETA a Minoan Sede principal, afirma que no asistió a la reunión a que se refiere dicho télex. El Sr. Giannatos declara que Med Link fue registrada en Liberia el 15 de julio de 1993 y estableció su oficina central en Grecia después del 31 de diciembre de 1993.

(121) La Comisión reconoce que no hay pruebas claras de que hubiese un vínculo orgánico entre Med Link y Mediterranean Line. Med link no puede considerase como el sucesor de Mediterranean Line en sus actividades en el mercado de referencia. Por lo tanto, la presente Decisión no está dirigida a Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica admite haber participado en consultas sobre fijación de precios con sus competidores de las rutas Grecia-Italia. Concretamente, Adriatica reconoce haber participado en dos reuniones, los días 25 de octubre de 1990 y 24 de noviembre de 1993 respectivamente, en las que varias empresas de transbordadores concertaron sus tarifas. Por el contrario, niega haber mantenido otros contactos con sus competidores de las rutas Grecia-Italia.

(123) Por lo que se refiere a la reunión de 25 de octubre de 1990 y al fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990, Adriatica niega haber aplicado las tarifas discutidas en la reunión y recogidas en el fax de Strintzis (véase más arriba), aunque este fax incluyese sus tarifas para camiones en la ruta Brindisi-Grecia. Además, Adriatica declara que sus tarifas eran aproximadamente un 10 % inferiores a las de las compañías griegas en esa misma ruta.

(124) En respuesta a una solicitud de la Comisión, Adriatica facilitó el 27 de octubre de 1992 dos listas con sus tarifas para camiones de 1991. En la primera, las categorías de vehículos son ciertamente diferentes de las utilizadas en el fax de Strintzis. Sin embargo, la segunda lista es idéntica a la recogida en dicho fax. Además, las diferencias entre las tarifas de Adriatica y las de los operadores griegos en la misma ruta también constan en el citado fax. Por consiguiente, la Comisión rechaza los argumentos de Adriatica de que en la elaboración de las tarifas para camiones de 1991 sólo estuvieron implicados los operadores griegos y ella no se atuvo a las tarifas acordadas.

(125) A propósto de la reunión de 24 de noviembre de 1993, Adriatica admite su participación pero aduce que posteriormente dio instrucciones a su respresentante para que evistase cualquier práctica colusoria porque podía ser considerada como un cartel por la Comisión. No obstante, una nota interna no es prueba suficiente para eximir a Adriatica de su responsabilidad por el período restante [1]. Con todo, la Comisión toma en consideración las pruebas allegadas por Adriatica de que en la práctica no aplicó el reajuste del 15 % acordado para 1994.

(126) A juicio de la Comisión, hay abundantes pruebas de que estaba en vigor un acuerdo entre los operadores de Ancona y Bari-Brindisi. Hay pruebas directas de que Adriatica se adhirío al cartel al menos desde el 30 de octubre de 1990 ya que acordó adaptar sus tarifas de camiones para 1991. También hay pruebas suficientes de su participación con respecto a 1993. El 24 de noviembre de 1993 Adriatica negoció y concertó con sus competidores la adaptación de sus tarifas para camiones a partir de diciembre de 1993. En cuanto al período comprendido entre el 30 de octubre de 1990 y el 24 de noviembre de 1994, está demostrada la participación de los operadores de Bari-Brindisi en la colusión y no

[1] Véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia en el caso T-141/89: Trefil Europe contra Comisión (Recopilación 1995, p. II-791), apartado 85.

hay pruebas de que, tras haberse unido al cartel, Adriatica se retirase durante ese período. El télex enviado a Anek el 22 de octubre de 1991 habe referencia a la colusión entre «las 11 compañías y los 36 buques que operan en la travesía Grecia-Italia». Por consiguiente, la Comisión concluye que Adriatica participó en la infracción hasta julio de 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) Hellenic Mediterranean Lines es citada en una ocasión en un télex de Strintzis con fecha de 30 de octubre de 1990. Como no hay más pruebas de su participación en la colusión, la presente Decisión no está destinada a Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Hay pruebas de que Ventouris Ferries participó en la colusión del 8 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994. La Comisión rechaza los argumentos de Ventouris Ferries de que no recibió la documentación en cuestión y ya había decidido su política de precios antes de participar en las consultas (véase los considerandos 47 y 48).

(129) Por lo que atañe al segundo argumento, es de señalar que Ventouris Ferries presentó un télex que envió a uno de sus agentes el 4 de diciembre de 1989 con los precios indicados en el fax de Strintzis de 8 de diciembre de 1989 para la ruta Bari-Grecia. Según Ventouris Ferries, el fax de Strintzis simplemente reproduce las tarifas que Ventouris Ferries había fijado antes del 8 de diciembre de 1989. Sin embargo, es innegable que el fax de strintzis trata simplemente de un acuerdo entre varias empresas, incluida Ventouris Ferries. Por lo tanto, está claro que Ventouris Ferries tomó parte en la fijación de precios. Es de señalar que no sólo ambos documentos contienen la misma lista de tarifas, sino que también mencionan explícitamente que esas tarifas serán válidas a partir del 10 de diciembre de 1989.

(130) Ventouris Ferries presentó, asimismo, cartas dirigidas a sus clientes o agentes con fechas de 8 de octubre de 1990 y 11 de octubre de 1990 en las que figuraban las tarifas para camiones indicadas en el fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990. No obstante, estas cartas confirman los elementos de prueba que encierra el fax de Strintzis. Strintzis hace referencia a «un acuerdo final en las tarifas para camiones» y proponía que «los precios sean anunciados el 1 de noviembre y entren en vigor, tal como se acordó, el 5 de noviembre de 1990». En sus cartas, Ventouris Ferries decía que estas tarifas eran «indicativas» y que tenía la intención de ponerlas en práctica «a partir de finales de octubre o principios de noviembre de 1990». No cabe duda de que estas cartas confirman que la infracción consistía en un acuerdo que estaba en vigor en el que participaba Ventouris Ferries.

(131) Hay pruebas convincentes de que estaba en vigor un acuerdo entre los operadores de Ancona y Bari-Brindisi. Incluso para 1992 —período para el que Ventouris Ferries sostiene que no hay pruebas contra ella— el documento de ETA de 25 de febrero de 1992 demuestra que Ventouris Ferries tomó parte en la colusión discutiendo tarifas para la ruta de Otrando también. En cuanto a 1991, el télex enviado a Anek el 22 de octubre de 1991 hace referencia a una colusión entre «las 11 compañías y los 36 buques que operan en la travesía Grecia-Italia». La Comisión concluye que Ventouris Ferries siguió tomando parte en la colusión en 1991, ya que hay pruebas directas suficientes de su participación durante los años siguientes: el télex de Strintzis de 8 de diciembre de 1989, el fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990, el documento de ETA de 25 de febrero 1992 y el télex de ETA a Minoan Sede principal de 24 de noviembre de 1993, y no se tiene constancia de que Ventouris Ferries se retirase del acuerdo en 1991.

Strintzis

(132) Strintzis no negó haber tomado parte en la colusión. Los argumentos que invoca son la intervención de las autoridades griegas y el carácter facultativo de los acuerdos. La Comisión concluye que Strintzis participó en la colusión para la fijación de precios desde al menos el 18 de julio de 1987 hasta julio de 1994.

Anek

(133) Anek no negó haber tomado parte en la colusión. Los argumentos que esgrime son la intervención de las autoridades griegas y el carácter facultativo de los acuerdos. La Comisión concluye que Anek participó en la colusión para la fijación de precios desde al menos el 6 de julio de 1989 hasta julio de 1994.

Karageorgis

(134) Karageorgis no adujo ningún argumento en su defensa. La Comisión conluye que Karageorgis participó en la colusión para la fijación de precios desde al menos el 18 de julio de 1987 hasta el 27 de diciembre de 1992, fecha en que retiró definitivamente sus buques de las rutas entre Grecia e Italia.

Minoan

(135) Minoan no negó haber tomado parte en la colusión. También invoca la intervención de las autoridades griegas, las condiciones de mercado y el carácter facultativo de los acuerdos. La Comisión concluye que Minoan participó en la colusión para la fijación de precios desde al menos el 18 de julio de 1987 hasta julio de 1994.

(136) Minoan menciona su relación contractual con ETA, su agente general exclusivo para todos los buques asignados a rutas internacionales. Según Minoan, varias de las actividades a que se refiere la presente Decisión constituyen iniciativas de ETA que no contaban con su aprobación y en ocasiones rebasaban el ámbito de los contratos suscritos por ambas empresas, de manera que no debería hacérsele responsable de ellas. La Comisión no acepta este argumento. Por lo que respecta a la relación entre ETA y Minoan, todos los contratos celebrados por las dos partes que conoce la Comisión ponen de manifiesto que ETA es el agente general exclusivo de Minoan y actúa conforme a sus instrucciones y bajo su supervisión. Según todos los contratos, ETA representa a Minoan ante las autoridades nacionales e internacionales y organiza la red de agentes locales y portuarios de Minoan. Si así lo exige Minoan, ETA tiene la obligación de hacer todo lo posible por garantizar la cooperación entre Minoan y otras compañías. Las comisiones que ha de pagar Minoan a ETA y ETA a otros agentes de Minoan o agentes turísticos están claramente definidas (en forma de procentajes o de importes fijos) en varias disposiciones.

(137) Por consiguiente, ETA debe considerarse como la *longa manus* de Minoan, como su representante, como un intermediario que actúa exclusivamente en nombre de Minoan y no emprende negocios por cuenta propia. En todas las pruebas documentales utilizadas en la presente Decisión el Sr. Sfinias, el representante legal y gerente de ETA, representaba a Minoan (Athens) y firmó todos los documentos pertinentes, incluso la respuesta de 20 de noviembre de 1992 a una solicitud de información dirigida a Minoan por la Comisión. De hecho, el Sr. Sfinias actuaba de representante de una unidad operativa de la empresa Minoan. Las otras compañías dirigían sus respuestas a los faxes o télex firmados por el Sr. Sfinias a «Minoan» o «Minoan Athens», en vez de a ETA. En todos estos documentos, el Sr. Sfinias sólo mencionaba a ETA cuando se dirigía a la oficina central de Heraklion (Creta). No obstante, a propósito de las pruebas documentales utilizadas en la presente Décision, Minoan aduce que sólo 6 de los 17 documentos de su empresa guardan relación con la notificación a Minoan por parte de ETA de los acuerdos en cuestión y en sólo 2 de ellos pide ETA autorización para sus propuestas. No obstante, la Comisión rechaza la pretensión de que estos documentos no permiten imputar a Minoan las actuaciones anticompetitivas de ETA. De los documentos de Minoan procedentes de su oficina central de Heraklion y de los mensajes del Sr. Sfinias a Minoan Heraklion se deduce sin lugar a dudas que Minoan tenía conocimiento de la colusión y participaba en ella (por ejemplo: los documentos de ETA de 25 de febrero de 1992, 21 de mayo de 1992 y 30 de julio de 1992, en que ETA actúa como representante de Minoan ante las demás compañías).

(138) A juicio de la Comisión, las cartas del Sr. Sfinias a Minoan Heraklion sobre su relación contractual no demuestran, como arguye Minoan, que ETA actuase de manera autónoma en defensa de sus propios intereses excediéndose de los límites

marcados por sus contratos. Al contrario, esta correspondencia, así como el hecho de que el Sr. Sfinias solicitase la aprobación de Minoan, demuestran que Minoan siempre estuvo informada de la colusión y, en cualquier caso, pudo haber influido en el comportamiento de su agente general de manera decisiva. En conclusión, la Comisión rechaza el argumento de que ETA, a la que se denomina «Minoan Athens» o simplemente «Minoan» en todas las pruebas documentales pertinentes, tuviese tal grado de autonomía comercial que su conducta no pueda ser atribuida a su principal [1]. A efectos de la presente Decisión, ETA y Minoan se consideran como una única entidad jurídica y económica.

(139) Minoan alega como cuestión de procedimiento que ETA es una sociedad independiente que actuaba como su agente. Por consiguiente, Minoan cuestiona la legalidad de las inspecciones efectuadas en las oficinas de ETA y de los documentos hallados en ellas por la Comisión. Este argumento es inaceptable. La Comisión considera que hay suficientes pruebas documentales de que ETA, mientras representaba a Minoan, se presentaba como «Minoan Athens» o simplemente «Minoan». Resulta significativo que en los locales que posee en Atenas, ETA utilizase el logotipo y la marca registrada de Minoan. Aún más importante es que, antes de la inspección, el Sr. Sfinias respondiese a la solicitud de información de la Comisión firmando un documento en nombre de Minoan. En el membrete del documento la dirección de ETA aparece bajo el logotipo y la marca registrada de Minoan, sin mención alguna de ETA. La Comisión concluye que, con independencia de la ocupación y utilización de los locales en cuestión por ETA, Minoan permitía a ésta utilizar los locales como si también fueran «locales de Minoan Athens».

PARTE II

EVALUACIÓN JURÍDICA

Artículo 85

(140) El apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE prohíbe, por ser incompatibles con el mercado común, todos los acuerdos entre empresas y prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la competencia y, en particular, los que consisten en fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción.

(141) Para que una restricción constituya un acuerdo con arreglo al apartado 1 del artículo 85, no es preciso que se pretenda que sea jurídicamente vinculante para las partes. Hay acuerdo cuando las partes convienen en un plan que limite su libertad comercial determinando las directrices de su actuación conjunta en el mercado. No es necesario que se hayan previsto sanciones contractuales o procedimientos de aplicación de lo acordado. Tampoco es preciso que se haya plasmado el acuerdo por escrito. La pruebas recabadas en este caso demuestran sin lugar a dudas que las partes celebraron consultas directas y regulares encaminadas a fijar las tarifas de transporte de pasaje y flete entre Grecia e Italia. Cada año se mantenían regularmente discusiones detalladas para decidir las tarifas del año siguiente y también se efectuaban consultas *ad hoc* para decidir cómo hacer frente a los problemas que se iban planteando a lo largo del año, como las devaluaciones monetarias o las nuevas categorías de vehículos. También está claro que se trataba de conversaciones de alto nivel entre las partes. No cabe duda de que estaba en vigor un acuerdo formal cuyo objeto consistía en fijar los precios de venta y otras condiciones comerciales.

(142) Para que sea aplicable el artículo 85, es preciso que el acuerdo o práctica concertada entre las partes tenga por objeto o efecto restringir la competencia. En este caso concreto, el objeto evidente del acuerdo era imponer unos precios comunes, con la consiguiente restricción de la libertad de las partes de actuar independientemente en el mercado. Con arreglo a la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, no es necesario tomar en consideración los efectos reales de un acuerdo si es evidente que éste tiene

[1] Véase la sentencia del TJE de 25 de octubre de 1983 en el asunto 107/82: AEG contra Comisión (Recopilación 1993, p. 3151), apartado 49, así como la sentencia de 14 de julio de 1972 en el asunto 48/69: ICI contra Comisión (Recopilación 1972, p. 151), apartados 132 y 133, en lo referente a la imputación de la conducta de las filiales a sus matrices.

por objeto impedir, restringir o falsear la competencia [1]. Además, en este caso, el acuerdo no entra dentro del ámbito de aplicación de ninguna exención por categorías y tampoco cumple los requisitos exigidos para beneficiarse de una exención individual.

Efectos sobre el comercio entre los Estados miembros

(143) Los servicios afectados por las prácticas objeto del presente procedimiento son los servicios de transporte por transbordador *roll-on roll-off* entre Grecia e Italia. Desde 1992, cuando el comienzo de la guerra en la antigua Yugoslavia cerró las rutas terrestres a las importaciones y exportaciones entre Grecia y el resto de la Unión Europea, las rutas marítimas entre Grecia e Italia tienen una importancia mayor de la que ya tenían. En 1993, en las rutas entre Grecia e Italia fueron transportados 1 316 003 pasajeros y 213 839 vehículos de carga. De ellos, el 49 % y el 38 % respectivamente pasaron por la ruta Patras-Ancona, el 35 % y el 38 % por la ruta Patras-Brindisi y el 10 % y el 19 % por la ruta Patras-Bari. Cinco de las empresas afectadas por el presente procedimiento llegaron a acaparar por momentos la práctica totalidad del tráfico de la ruta Patras-Ancona. Cualquier acuerdo que afecte a la demanda de servicios entre los Estados miembros (como un acuerdo de fijación de precios entre los principales proveedores de un servicio) puede distorsionar la demanda tanto dentro del grupo de empresas participantes en el acuerdo como fuera del mismo, alterando así la estructura del comercio entre Estados miembros de ese servicio.

Conclusión

(144) Por todo lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines y Strintzis participaron en un acuerdo contrario al artículo 85 del Tratado CE al haber concertado los precios aplicables a los servicios de transporte por transbordador *roll-on roll-off* entre Patras y Ancona. La Comisión considera, asimismo, que Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries y Adriatica concertaron los niveles de las tarifas para camiones aplicables en las rutas que unen Patras con Bari y Brindisi. Estos acuerdos formaban parte de un mecanismo colusorio más amplio destinado a fijar los precios de los servicios de transporte por transbordador entre Italia y Grecia. Por consiguiente, no deben considerarse como infracciones distintas, sino como elemento de una única infracción.

MULTAS

Apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CEE) nº 4056/86

(145) Con arreglo al apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión podrá, mediante una decisión, imponer a las empresas multas de mil ecus a un millón de ecus; este último importe podrá aumentarse hasta un 10 % de la cifra de ventas realizada en el curso del ejercicio social anterior por cada una de las empresas que hubieren participado en la infracción si, deliberadamente o por negligencia, hubieren cometido una infracción de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE. Para determinar el importe de la multa se habrá de tomar en cuenta, además de la gravedad de la situación, la duración de la misma. En el presente caso, la infracción se cometió intencionadamente, es decir, pretendía restringir la competencia entre los precios. Las pruebas documentales directas indican que las partes eran conscientes de que la colusión pretendía, o al menos podía, suprimir la competencia de precios (véanse, por ejemplo, el télex de Minoan de 15 de marzo de 1989, el fax de Strintzis de 12 de junio de 1989, y los télex de Minoan de 7 de enero de 1992 y de 7 de enero de 1993). El carácter intencional de la conducta de las partes se comprueba además en las medidas de seguimiento de los ajustes de tarifas (véanse, por ejemplo, el télex de Minoan de 22 de junio de 1989, el télex de Karagoergis de 10 de octubre de 1990, el télex enviado a Anek el 22 de octubre de 1991 y el télex de Minoan de noviembre de 1992).

Gravedad

(146) Al sopesar la gravedad de la infracción, se deben tener en cuenta su naturaleza, su auténtica repercusión en el mercado y la posibilidad de evaluar la misma, así como la dimensión del mercado geográfico de referencia.

(147) Un acuerdo mediante el cual algunas de las empresas de transbordadores *roll-on roll-off* más importantes del mercado de referencia pactan los precios del transporte de pasajeros y flete constituye, por su propia naturaleza, una infracción muy grave del Derecho comunitario.

[1] Véase, por ejemplo, la sentencia de 11 de enero de 1990 en el asunto C-227/87: Sandoz contra Comisión (Recopilación 1990, p.-I-45), apartado 39.

(148) No obstante, la infracción produjo una limitada repercusión en el mercado. La Comisión reconoce que las partes no aplicaron íntegramente los acuerdos específicos sobre precios y que, durante el período que se prolongó la infracción, mantuvieron una competencia de precios a través de los descuentos. Además, el Gobierno griego incitó durante dicho período a las empresas a que mantuviesen los incrementos de precios en consonancia con los porcentajes de inflación. Las tarifas se mantuvieron en uno de los niveles más bajos del mercado común del transporte marítimo entre Estados miembros.

(149) Por otra parte, los efectos de la infracción se limitaron a una parte del mercado común, a saber, a tres de las rutas del mar Adriático. Aun cuando se tuvieran en cuenta todas las rutas entre Italia y Grecia, el mercado sigue siendo pequeño en comparación con otros mercados de la Comunidad. La siguiente lista refleja el número de pasajeros, automóviles y camiones transportados durante 1996 en este mercado y en otras rutas de la Comunidad [1]:

1996	Pasajeros	Automóviles	Camiones
Italia/Grecia	1 258 000	245 983	229 000
Francia/Bélgica-Reino Unido	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Dinamarca/Alemania	9 698 357	1 363 940	279 274
Dinamarca/Suecia	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotúnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Por consiguiente, la Comisión llega a la conclusión de que la infracción constituye una infracción grave de las normas comunitarias de competencia.

(151) Al fijar el nivel de las multas, la Comisión puede tener en cuenta la capacidad efectiva de los infractores para causar un daño considerable y debe fijar una multa que garantice por su importe que produce un efecto disuasorio suficiente. La Comisión considera conveniente imponer a las empresas de mayor dimensión multas más elevadas que a las empresas más pequeñas debido a la considerable disparidad existente entre los tamaños de las mismas [2]. El cuadro 1 muestra el tamaño relativo de cada una de las empresas afectadas en 1993, último año completo en que todas las empresas [salvo Marlines y Karagoergis [3]] participaron en la infracción, en comparación con Minoan, el principal operador del mercado. La comparación se basa en el volumen de negocios de 1993 correspondiente a los servicos de *roll-on roll-off* en rutas del Adriático. Éste es el parámetro adecuado para comparar la dimensión relativa de las empresas, ya que capacita a la Comisión para evaluar el peso específico y la importancia de las empresas del mercado de referencia y, por consiguiente, para valorar la auténtica repercusión de la conducta infractora de cada empresa sobre la competencia.

Cuadro 1

Grandes transportistas	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Transportistas medianos	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris Ferries	0,30
	Karageorgis	0,26
Transportistas pequeños	Marlines	0,12

[1] *Fuente:* Cruise & Ferry Info.

[2] Cabe señalar que Marlines, y probablemente Ventouris Ferries, pueden considerarse pequeñas y medianas empresas con arreglo a la Recomendación de la Comisión 96/280/CE. Según la Comunicación de la Comisión relativa a los acuerdos de menor importancia (DO C 372 de 9.12.1997, p. 13), la prohibición del apartado 1 del artículo 85 no se aplica normalmente a los acuerdos entre PYME. No obstante, en el presente caso, sólo pueden considerarse PYME dos de las partes, a saber, Marlines y Ventouris. Además, es cierto que el acuerdo impide la competencia en una party sustancial del mercado de referencia (véase la parte III de la Comunicación de la Comisión relativa a los acuerdos de menor importancia).

[3] La dimensión de Karageorgis se calcula a partir de la informatción suministrada por la propia empresa en cuanto al número de pasajeros y vehículos transportados en sus buques durante 1992, año que, según Karageorgis, fue el último año completo durante el cual mantuvo su actividad en Grecia. Por lo que respecta a Marlines, se ha tomado como base el volumen de negocios del año 1989. A efectos de la presente comparación, carece de importancia si se toma el volumen de negocios de 1989 o el de 1993.

(152) Con arreglo a esta clasificación, las multas de los transportistas medianos en proporción a la gavedad de la infracción serán de un 65 % de la impuesta al gran transportista. Por lo que respecta a Marlines, el citado porcentaje será del 20 %.

Duración

(153) La Comisión considera que el acuerdo abarca el período comprendido entre, por lo menos, el 18 de julio de 1987 y el mes de julio de 1994 (fecha de las investigaciones de la Comisión) por lo que respecta a Strintzis y Minoan, y del 6 de julio de 1989 al mes de julio de 1994 por lo que respecta a Anek. En el caso de Marlines, se considera que su participación en el acuerdo se prolongó desde, por lo menos, el 18 de julio de 1987 hasta, como mínimo, el 8 de diciembre de 1989. Parece que Karageorgis abandonó el mercado en 1993. Así pues, se considera que la duración de la infracción de esta empresa se exiende, por lo menos, desde el 18 de julio de 1987 hasta el 27 de diciembre de 1992.

(154) Por lo que respecta a Ventouris Ferries, la Comisión estima que comenzó a participar en el cartel de fijación de precios el 8 de diciembre de 1989, al acordar con cuatro de las empresas que operaban en la ruta Patras-Ancona el nivel de las tarifas aplicables a los camiones en las rutas entre Patras y Bari sy Patras y Brindisi. Ventouris Ferries participó en la infracción hasta el mes de julio de 1994. Además, la Comisión estima que Adriatica participó en el citado cartel desde el 30 de octubre de 1990 hasta, como mínimo, julio de 1994.

(155) La Comisión llega a la conslusión de que la infracción fue de larga duración en los casos de Minoan, Strinzis y Karageorgis y de mediana duración por lo que al resto de las empresas se refiere.

(156) Estas consideraciones justifican un incremento de las multas en un 10 % por cada año de infracción para Minoan y Strintzis, en un 20 % para Marlines y en un 35 %-55 % para las demás empresas. El cuadro 2 muestra los ajustes correspondientes por empresa.

Cuadro 2

Grandes transportistas	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Transportistas medianos	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris Ferries	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Transportistas pequeños	Marlines	+ 20 %

Conclusión en cuanto al importe básico de las multas

(157) La Comisión llega a la conclusión de que las partes cometieron una infracción grave del artículo 85. Por consiguiente, se debe imponer una multa que sancione adecuadamente esta grave infracción y que impida cualquier reincidencia mediante su efecto disuasivo.

(158) El cuadro 3 refleja el cálculo del nivel de las multas habida cuenta de todos los elementos contemplados en los considerandos 146 a 156. La columna 1 recoge la multa básica calculada en función de la gravedad de la infracción. La columna 2 muestra la multa básica para cada empresa teniendo en cuenta la duración de la infracción.

Cuadro 3

	Gravedad (en millones de ecus)	Duración (en millones de ecus)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris Ferries	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Circunstancias agravantes

(159) De los documentos probatorios se desprende claramente que Minoan fue el instigador del cartel. En efecto, Minoan trató de persuadir a Anek de que se sumase al cartel (télex de Minoan de 15 de marzo de 1989), discutió con Ventouris Ferries la política tarifaria de éste en la ruta de Otranto (documento de ETA de 25 de febrero de 1992) y organizó y dirigió las reuniones con las empresas participantes en la infracción (télex de ETA de 21 de mayo de 1992 y 24 de noviembre de 1993). Dicha empresa no sólo realizó un seguimiento de las actividades del cartel sino que también intentó ampliar el alcance de la colaboración de las empresas (télex de 15 de marzo de 1989, 7 de enero de 1992, 25 de febrero de 1992, 7 de enero de 1993, 24 de septiembre de 1993 y 26 de mayo de 1994). Todas estas consideraciones justifican que la multa impuesta a Minoan se incremente en un 25 %.

(160) En noviembre de 1992, una vez que las partes recibieron solicitudes de información procedentes de la Comisión, Minoan propuso que cada empresa diferenciase su precios en un 1 % para las cuatro categorías de cabinas. Cada empresa habría de diferenciar cuatro categorías distintas de precios.

(161) Este hecho no sólo demuestra el papel de Minoan como instigador del cartel sino que también constituye un intento de obstaculizar las investigaciones de la Comisión. Estas consideraciones justifican que la multa impuesta a Minoan se incremente en un 10 %.

Circunstancias atenuantes

(162) Como ya se ha señalado anteriormente, la Comisión reconoce que las partes no aplicaron íntegramente los acuerdos específicos sobre precios y que, durante el período que se prolongó la infracción, mantuvieron una competencia de precios a través de los descuentos. No obstante, estos hechos ya se han tenido en cuenta a la hora de evaluar la gravedad de la infracción.

(163) La práctica habitual en Grecia —no impuesta directamente en el marco legislativo o reglamentario— de fijar las tarifas nacionales mediante consulta con todos los operadores del país (en virtud de lo cual se esperaba que presentaran una propuesta conjunta) y la posterior decisión del MMM pudieron crear alguna duda entre las empresas griegas que también operaban en rutas nacionales en cuanto a si las consultas relativas a la fijación de precios en la ruta internacional constituía realmente una infracción. Estas consideraciones justifican una reducción del 15 % de la multa impuesta a todas y cada una de las empresas.

(164) Marlines, Adriatica, Anek y Ventouris Ferries se limitaron a seguir al cabecilla de la infracción. Estas consideraciones justifican una reducción del 15 % de la multa impuesta a Marlines, Adriatica, Anek y Ventouris Ferries.

(165) El cuadro 4 establece el importe de las multas tras aplicar las citadas adaptaciones.

Cuadro 4

	Adaptación (%)	Importe tras la adaptación (en millones de ecus)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	– 30	2,03
Strintzis	– 15	1,87
Adriatica	– 30	1,22
Ventouris Ferries	– 30	1,27
Karageorgis	– 15	1,08
Marlines	– 30	0,33

(166) Con arreglo al apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión no podrá imponer multas de un importe superior a un millón de ecus o al 10 % del volumen de negocios correspondiente al año anterior de cada una de las empresas participantes en la infracción. Salvo en el caso de Karegoergis, ninguna de las multas contempladas en la columna «Importe tras la adaptación» supera el 10 % del volumen de negocios de las empresas participantes en la presente infracción.

(167) Karageorgis cesó sus actividades en enero de 1993 y posteriormente clausuró todas sus filiales en Grecia. La Comisión carece de información referente al volumen de negocios de Karageorgis en 1997. Con arreglo al apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión podrá, mediante una decisión, imponer a las empresas multas de mil ecus a un millón de ecus; este último importe podrá aumentarse hasta un 10 % de la cifra de ventas

realizada en el curso del ejercicio social anterior. Por consiguiente, la multa impuesta a Karageorgis es de un millón de ecus.

(168) A tenor de la Comunicación de la Comisión relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe en casos de acuerdos [1], podrán reducirse significativamente en varios casos. Entre éstos se incluyen los siguientes: a) cuando antes del envío del pliego de cargos una empresa facilite a la Comisión información, documentos u otros elementos de prueba que contribuyan a confirmar la existencia de la infracción; y b) cuando tras recibir el 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.

(169) En el presente asunto, los documentos presentados por Anek antes de que la Comisión enviase el pliego de cargos confirmaron, en gran medida, la existencia de la infracción en cuestión. Además, ninguna de las empresas rebatió los hechos en los que se basaba el pliego de cargos de la Comisión. Estas consideraciones justifican una redución del 45 % de la multa impuesta a Anek y del 20 % para las demás empresas.

Conclusión sobre el importe de las multas

(170) El cuadro 5 establece el nivel final de las multas habida cuenta de todos los elementos establecidos en los considerandos 146 a 169.

Cuadro 5

	Importe final de las multas (en millones de ecus)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris Ferries	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

[1] DO C 207 de 18.7.1996, p. 4.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

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

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

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

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

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

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

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

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

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

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

Artículo 2

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 3

Estas multas deberán hacerse efectivas en el plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, mediante ingreso en la cuenta:

Cuenta nº 310–0933000–43
European Commission
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond-Point Schuman/Schumanplein 5
B 1040 Brussels.

Las multas devengarán interés de pleno derecho desde la fecha de expiración del plazo antes mencionado, al tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo a sus operaciones en ecus el primer día hábil del mes en que se haya aprobado la presente Decisión, incrementado en tres puntos y medio, es decir, un 7,5 %.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

— Minoan Lines
25th August 17
GR-71202 Heraklion, Creta

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Pireo

— Anek Lines
Nikolau Plastira & Apokoronou
GR-Hania, Creta

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Pireo,

— Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26-28
GR-18053 Pireo

— Ventouris Group Enterprises SA
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Pireo

— Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Venezia

La presente Decisión constituirá título ejectuivo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 192 del Tratado CE.

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 1998.

Por la Comisión
Karel VAN MIERT
Miembro de la Comisión