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

En el asunto T-61/99,

Adriatica di Navigazione SpA, con domicilio social en Venecia (Italia), representada por los Sres. U. Feraro, M. Siragusa y F.M. Moretti, abogados, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. R. Lyal y la Sra. L. Pignataro, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

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

* Lengua de procedimiento: italiano.

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

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

Secretario: Sr. J. Plingers, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 3 de julio de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron el recurso

1 La demandante, Adriatica di Navigazione SpA, es una compañía marítima con participación pública que ejerce su actividad de transporte de pasajeros, de vehículos particulares y de vehículos industriales entre Grecia e Italia en la línea Brindisi-Corfú-Igoumenitsa-Patras. Es la única compañía italiana que presta este tipo de servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Grecia e Italia.

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

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

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

5 La Decisión contiene las siguientes disposiciones:

«*Artículo 1*

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

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

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

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

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

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

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

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

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

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

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

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

Artículo 2

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]»

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

Procedimiento y pretensiones de las partes

7 Mediante demanda registrada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 1 de marzo de 1999, la demandante interpuso un recurso de anulación contra la Decisión.

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

9 En la vista celebrada el 3 de julio de 2002 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

10 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión total o parcialmente en la medida en que afecta a la demandante.

— Con carácter subsidiario, anule la multa impuesta a la demandante o reduzca su importe.

— Condene en costas a la Comisión.

11 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

12 En sus pretensiones principales, destinadas a obtener la anulación de la Decisión, la demandante sostiene que la Comisión cometió una serie de errores al estimar que había infringido el artículo 85, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE, apartado 1). Mediante el primer motivo alega que la Decisión incurre en falta de motivación respecto a la definición del mercado de referencia y en una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva. Mediante su segundo motivo, sostiene que la Comisión no acreditó suficientemente su participación en las prácticas colusorias que se le reprocha en la Decisión. En el marco de la primera parte de este motivo, invoca la apreciación errónea de los documentos considerados inculpatorios y la imputación errónea de la infracción. En el marco de la segunda parte de este motivo, invoca un error de calificación de la infracción cometida. El tercer motivo se basa en la violación de los principios de equidad y de igualdad de trato en la imputación de la infracción a las empresas que operaban en la misma línea que la demandante. El cuarto motivo se basa en la aplicación errónea del artículo 85 del Tratado por falta de perjuicio grave del comercio entre Estados miembros.

13 En apoyo de sus pretensiones subsidiarias, destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa, la demandante formula un quinto motivo, basado en la infracción del artículo 19 del Reglamento nº 4056/86 debido a que la Comisión le impuso una multa desproporcionada y apreció de manera errónea tanto la gravedad como la duración de la infracción.

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

Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 85 del Tratado y del artículo 190 del Tratado CE (actualmente artículo 253 CE), debido a que la Decisión incurre en falta de motivación por lo que se refiere a la definición del mercado de referencia y en una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva

Alegaciones de las partes

14 La demandante reprocha a la Comisión que adoptase la Decisión partiendo de una definición errónea e incompleta del mercado de referencia, al no tomar en consideración, sin justificación, las diferencias fundamentales existentes entre las líneas explotadas, entre los operadores que prestan servicios en dichas líneas y entre los distintos tipos de servicios ofrecidos. Alega que esta definición errónea ha afectado de manera muy negativa a su posición en el presente asunto, por ser una empresa que opera únicamente en una de las líneas contempladas por la Decisión y que obtiene el 90 % de su volumen de negocios en el transporte de viajeros, servicio que no abarca la Decisión. A juicio de la demandante, estas particularidades debieran haberse tenido en cuenta, de modo que se limitase su eventual responsabilidad como consecuencia de la línea en la que opera.

15 Más concretamente, la demandante señala que el transporte de flete y de vehículos industriales tiene características específicas respecto al transporte de pasajeros y de vehículos particulares, ya que el transporte de flete tiende a otorgar gran importancia a la frecuencia del servicio incluso en temporada baja. Además, afirma que, para los clientes de este tipo de servicios, la proximidad entre los puertos de embarque y de desembarque y los lugares de entrega de las mercancías es un factor más importante que las tarifas. Por su parte, el particular se muestra más sensible a la calidad del servicio y/o a su coste que a la frecuencia de éste y a la distancia. En opinión de la demandante, la definición según la cual las tres líneas

afectadas constituyen un mercado geográfico único no es suficientemente precisa. Afirma que debiera considerarse que las tres líneas de que se trata constituyen mercados geográficos parcialmente separados que corresponden a «reservas de clientela» distintas.

16 La demandante añade que la manera apresurada y superficial en que la Decisión examinó las cuestiones relativas al mercado de referencia constituye una infracción del artículo 190 del Tratado. A este respecto, pone de manifiesto que existe una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión por lo que se refiere a la definición del mercado de referencia y a la naturaleza de la infracción. Señala que, contrariamente a determinados puntos de la exposición de motivos en los cuales los comportamientos imputados se presentan como si correspondiesen a una sola infracción única y global, la parte dispositiva distingue claramente tanto entre los tipos de servicios objeto de las prácticas colusorias como entre las líneas afectadas por los distintos comportamientos imputados. La demandante sostiene que este procedimiento tuvo consecuencias en el importe de la multa que se le impuso.

17 Más precisamente, la demandante critica que la Comisión la considerase responsable de un acuerdo global relativo no sólo al servicio de transporte de flete y de vehículos industriales sino también al de transporte de pasajeros, y además no sólo en la única línea en la que opera sino en todas las líneas en las que operan de distinta forma las demás compañías destinatarias de la Decisión.

18 A este respecto, la demandante destaca las consecuencias concretas que provoca esta manera de imputar las infracciones. En efecto, basta con referirse al caso de los usuarios que recurrieran eventualmente a los servicios de la demandante durante el período controvertido y que, amparándose en la Decisión, que ha declarado que existían prácticas colusorias con objeto de fijar las tarifas del transporte marítimo en un nivel determinado –más elevado de lo que habría sido, en su caso, si no hubiesen existido las presuntas prácticas colusorias–, decidieran ejercitar una acción contra la demandante solicitando el resarcimiento del perjuicio. Pues bien, si se mantuviese la validez de la Decisión (*rebus sic stantibus*), se legitimaría la acción de las personas que utilizaron los servicios de la

demandante para el transporte de pasajeros y, por tanto, no sólo la de los clientes en el transporte de vehículos industriales. En tales circunstancias, la demandante sostiene que, en la medida en que una definición errónea del mercado de referencia afecta a la atribución de responsabilidades, este error constituye un incumplimiento grave que vicia necesariamente la validez de la Decisión. Añade que, si la Comisión hubiese reconocido que las tres líneas contempladas por la Decisión constituían mercados separados, al menos en lo relativo al transporte de carga y al de vehículos industriales, no habría podido extender la responsabilidad de la demandante a los servicios prestados por otras compañías en otras líneas. Además, la gravedad de la infracción que le sería imputable, en su caso, habría sido inevitablemente menor, lo que habría tenido consecuencias notables sobre el importe de la multa impuesta a la demandante.

19 La Comisión rechaza la procedencia de este motivo alegando que, dado que existían pruebas suficientes que demostraban la existencia de una infracción en las tres líneas (Ancona/Bari/Brindisi-Patras) consideradas conjuntamente, no era necesario que diera una definición distinta del mercado de referencia. A este respecto, añade que la demandante no indica por qué un eventual error en la definición del mercado de referencia provocaría la invalidez de la Decisión.

20 La Comisión estima que, desde el punto de vista de la oferta de las compañías marítimas de que se trata, las tres rutas consideradas forman un único mercado afectado, motivo por el cual no era necesario analizar desde el punto de vista de la demanda el carácter eventualmente sustituible de los servicios de transporte de pasajeros y de carga. Afirma que en la Decisión señaló efectivamente que los puertos de Ancona, de Bari y de Brindisi son sustituibles para los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Grecia e Italia, ya que tienen un carácter relativamente intercambiable (véase el considerando 5 de la Decisión). Además, en los considerandos 3, 20, 29, 31, 34, 36, 97 y 144 de la Decisión indicó que, desde el punto de vista de la oferta, el mercado de referencia es el de los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Grecia e Italia. Por último, la Comisión destaca que el acuerdo celebrado entre las compañías marítimas se refería a todos los servicios «roll-on roll-off» prestados entre Grecia e Italia, sin tener en cuenta las líneas específicas en que operaba cada compañía en particular.

21 Por lo que respecta a la definición del mercado de referencia desde el punto de vista geográfico, la Comisión invoca la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/ Comisión, denominada «PVC II» (asuntos acumulados T-305/94 a T-307/94, T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 y T-335/94, Rec. p. II-931), apartado 773, en la que el Tribunal de Primera Instancia afirmó que puede imputarse a una empresa la responsabilidad de un cártel en conjunto, aun cuando sólo haya participado directamente en uno o varios de los elementos constitutivos de dicho cártel, si sabía que la colusión formaba parte de un plan de conjunto destinado a falsear el juego normal de la competencia. En consecuencia, la Comisión sostiene que el hecho de que la demandante participase en las prácticas colusorias únicamente por lo que respecta a la línea que explotaba no descarta su responsabilidad por el conjunto de la infracción dado que tenía conocimiento de la existencia de un plan de conjunto de las compañías marítimas con objeto de fijar los precios (considerando 117 de la Decisión). Así pues, el hecho de que participase sólo en uno de los aspectos de las prácticas colusorias, el relativo a los servicios de transporte prestados entre Brindisi y Patras, sólo tiene consecuencias en relación con su grado de participación en el acuerdo y con su responsabilidad por este aspecto del acuerdo, pero no tiene ninguna relevancia en la definición del mercado afectado. A este respecto, la Comisión se remite a los considerandos 111 y 144 de la Decisión, en los que se indica que los acuerdos aplicables en las rutas Patras-Bari y Patras-Brindisi formaban parte de un sistema colusorio más amplio mediante el cual se fijaban las tarifas de los servicios de transbordadores roll-on roll-off entre Grecia e Italia y que, por consiguiente, estos acuerdos no deben considerarse infracciones separadas, sino aspectos distintos de una infracción única y continua.

22 La Comisión concluye de lo anterior que la alegación que persigue demostrar una supuesta contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión debe considerarse carente de pertinencia y superada por la jurisprudencia del Tribunal de Primera Instancia (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Cascades/Comisión, T-308/94, Rec. p. II-925, apartado 156), según la cual la exposición de motivos de una decisión debe interpretarse a la luz del sistema general de la decisión y del pliego de cargos.

23 La Comisión hace referencia asimismo a la jurisprudencia relativa al alcance de la obligación de motivación de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 85 del Tratado por lo que respecta a la definición del mercado de referencia. Cita en particular la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de febrero de 1995,

SPO y otros/Comisión (T-29/92, Rec. p. II-289), apartado 74, en la que el Tribunal de Primera Instancia estimó que la definición del mercado de referencia no desempeña el mismo papel según se trate de aplicar el artículo 85 del Tratado o el artículo 86 del Tratado CE (actualmente artículo 82 CE).

24 La Comisión estima que la citada jurisprudencia se aplica en el caso de autos y señala que, por lo que respecta a la definición del mercado de referencia, se limitó a motivar la Decisión en la medida en que consideró que era necesario para permitir al órgano jurisdiccional comunitario ejercer su control de legalidad de la Decisión, teniendo en cuenta que la demandante no había emitido ninguna objeción en relación con ello durante el procedimiento administrativo. A este respecto, invoca la jurisprudencia reiterada de los órganos jurisdiccionales comunitarios según la cual la motivación de una decisión lesiva debe permitir el ejercicio efectivo del control de su legalidad y proporcionar al interesado las indicaciones necesarias para saber si la decisión está fundada o no. La suficiencia de esa motivación debe apreciarse en función de las circunstancias del caso concreto, especialmente del contenido del acto controvertido, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los destinatarios puedan tener en recibir explicaciones (sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de febrero de 1996, Bélgica/Comisión, C-56/93, Rec. p. I-723; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Sarrió/Comisión, T-334/94, Rec. p. II-1439, apartado 341, y de 14 de mayo de 1998, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión, T-354/94, Rec. p. II-2111, apartado 56). Así, de la lectura de la respuesta de la demandante al pliego de cargos se desprende que ésta no impugnaba la definición del mercado de referencia presentada por la Comisión en los puntos 3 a 6 del pliego de cargos ni la apreciación de las repercusiones del acuerdo sobre el comercio entre Estados miembros (punto 55 del pliego de cargos).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

25 Mediante este primer motivo, la demandante reprocha a la Comisión que adoptase una definición errónea e incompleta del mercado de referencia. Invoca este motivo dividiéndolo en dos aspectos. Por una parte, al criticar la manera en que la Comisión definió el mercado de referencia, la demandante invoca la

aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado a los hechos del caso de autos. Por otra parte, sostiene que la Comisión cometió una infracción del artículo 190 del Tratado debido a que existe una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión.

A. Sobre la alegación basada en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado por falta de una definición suficiente del mercado de referencia

26 La demandante reprocha a la Comisión que adoptase la Decisión sin examinar previamente el mercado de referencia del presente asunto. Considera que, si hubiese realizado dicho examen, la Comisión habría podido apreciar correctamente las diferencias que existían entre los distintos tipos de servicios ofrecidos por las empresas que operaban en las distintas rutas marítimas que unen Grecia e Italia. Por tanto, esta primera parte del motivo suscita la cuestión del papel que debe atribuirse a la definición del mercado de referencia cuando la Comisión aplica el artículo 85, apartado 1, del Tratado para sancionar prácticas colusorias entre empresas como las del caso de autos.

27 De la jurisprudencia del Tribunal de Primera Instancia se desprende que la definición del mercado de referencia no desempeña el mismo papel según se trate de aplicar el artículo 85 o el artículo 86 del Tratado. En el marco de la aplicación del artículo 86, la adecuada definición del mercado de referencia es un requisito necesario y previo a la valoración de un comportamiento supuestamente contrario a la competencia (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, SIV y otros/Comisión, asuntos acumulados T-68/89, T-77/89 y T-78/89, Rec. p. II-1403, apartado 159), puesto que, antes de acreditar la existencia de un abuso de posición dominante, hay que acreditar la existencia de una posición dominante en un mercado determinado, lo que implica que dicho mercado haya sido previamente delimitado. En cuanto a la aplicación del artículo 85, es preciso definir el mercado de referencia para determinar si el acuerdo, la decisión de asociación de empresas o la práctica concertada de que se trate puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común. Por esta razón, en el marco de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, las

imputaciones realizadas en relación con la definición del mercado efectuada por la Comisión no poseen una dimensión autónoma con respecto a las relativas al perjuicio del comercio entre Estados miembros y a la distorsión de la competencia (sentencias del Tribunal de Primera Instancia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 75, y de 14 de mayo de 1998, Enso Española/Comisión, T-348/94, Rec. p. II-1875, apartado 232). Se ha declarado asimismo que la impugnación de la definición del mercado pertinente es inoperante si, basándose en los documentos mencionados en la Decisión impugnada, la Comisión llegó correctamente a la conclusión de que el acuerdo de que se trataba falseaba la competencia y podía afectar de manera sensible al comercio entre Estados miembros (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de marzo de 2000, Cimenteries CBR y otros/ Comisión, asuntos acumulados T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 y T-104/95, Rec. p. II-491, apartado 1094).

28 En los considerandos 142 y 143 de la Decisión, la Comisión expuso los motivos por los cuales, en el caso de autos, el acuerdo de que se trataba falseaba la competencia y podía afectar de manera sensible al comercio entre Estados miembros. La Decisión indica en el considerando 142 que está acreditado que el acuerdo contemplado afectaba a la competencia porque su objeto consistía en imponer unos precios comunes y por tanto en restringir la libertad de las partes de actuar independientemente en el mercado. Por lo que respecta al efecto de este acuerdo sobre el comercio entre Estados miembros, la Comisión expone en el considerando 143 de la Decisión que en el presente asunto el acuerdo se refería a los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Grecia e Italia, unas rutas que tienen una importancia aún mayor de la que tenían desde 1992, cuando el comienzo de las hostilidades en la antigua Yugoslavia cerró las rutas terrestres a las importaciones y exportaciones entre Grecia y los demás Estados de la Unión Europea. La Comisión precisa que, en 1993, en las rutas entre Grecia e Italia se transportaron 1.316.003 pasajeros y 213.839 vehículos industriales y que de ellos el 49 % y el 38 % se transportaron en la ruta Patras-Ancona, el 35 % y el 38 % en la ruta Patras-Brindisi y el 10 % y el 19 % en la ruta Patras-Bari. Añade que «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».

29 Dado que estas afirmaciones no han sido impugnadas, la Comisión acertó al concluir, basándose en los documentos mencionados en la Decisión, que el acuerdo de que se trataba falseaba la competencia y podía afectar de manera sensible al comercio entre Estados miembros. Por tanto, a la luz de la jurisprudencia anteriormente citada, la impugnación de la definición del mercado pertinente es inoperante en el caso de autos puesto que no conduce a demostrar que no se cumplen los requisitos de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

30 No es menos cierto que, como demuestra la demandante en el caso de autos, las imputaciones formuladas contra la definición del mercado de referencia adoptada por la Comisión pueden referirse a otros elementos propios de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, tales como el alcance de las prácticas colusorias de que se trata, su carácter único o global y el alcance de la participación individual de cada una de las empresas afectadas. Ciertamente, estos elementos no constituyen «requisitos de aplicación» del artículo 85, apartado 1, del Tratado expresamente previstos en el texto de esta disposición, tales como la existencia de un «acuerdo» entre empresas, «la afectación del comercio entre Estados miembros» y «el perjuicio de la competencia». Ahora bien, se trata de elementos íntimamente relacionados con el principio de responsabilidad personal por la comisión de infracciones colectivas, reconocido de manera expresa por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni (C-49/92 P, Rec. p. I-4125), apartado 78, y con varios principios generales del Derecho tales como el principio de seguridad jurídica y el de proporcionalidad.

31 Pues bien, como ha destacado la demandante, los riesgos inherentes al hecho de que la Comisión impute a una empresa la participación en infracciones complejas sin definir con precisión el mercado de referencia no son desdeñables. En efecto, esta falta de precisión podría producir consecuencias importantes en las relaciones entre terceros y empresas destinatarias de una decisión que sanciona prácticas colusorias. Ciertamente, es concebible que, amparándose en que la Decisión considera acreditada la existencia de un acuerdo general sobre los precios, clientes de las empresas sancionadas intenten obtener el resarcimiento de los daños provocados por el hecho de haber tenido que pagar durante el período controvertido servicios de transporte a precios más elevados que los que resultarían de una situación de competencia.

32 Por tanto, es deseable que, cuando adopta una decisión por la que declara la participación de una empresa en una infracción compleja, colectiva e ininterrumpida, como son con frecuencia los cárteles, la Comisión, además de comprobar el cumplimiento de los requisitos específicos de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, tenga en cuenta que, si una decisión de este tipo debe acarrear la responsabilidad personal de cada una de sus destinatarias, sólo puede hacerlo por su participación acreditada en los comportamientos colectivos sancionados y correctamente delimitados. Dado que tal decisión puede generar consecuencias importantes en las relaciones de las empresas afectadas no sólo con la administración sino también con terceros, es necesario que la Comisión examine el mercado o los mercados de referencia y los identifique en la exposición de motivos de la decisión que sancione una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado de manera suficientemente precisa para captar las condiciones de funcionamiento del mercado en el cual se ha falseado la competencia y responder a las necesidades esenciales de seguridad jurídica.

33 A este respecto, debe señalarse que en su sentencia SIV y otros/Comisión, antes citada (apartado 159), el Tribunal de Primera Instancia desestimó la alegación de la Comisión según la cual, si las pruebas escritas de las prácticas colusorias de que se trataba eran claras y explícitas, hacían innecesario cualquier tipo de investigación sobre la estructura del mercado. El Tribunal de Primera Instancia estimó que, por el contrario, «la adecuada definición del mercado de referencia es un requisito necesario y previo a la valoración de un comportamiento supuestamente contrario a la competencia». La importancia de este examen ya fue señalada por el Abogado General Sr. Darmon en sus conclusiones presentadas en el asunto Verband der Sachversicherer/Comisión (sentencia del Tribunal de Justicia de 27 de enero de 1987, 45/85, Rec. p. 405), punto 10, que declaró lo siguiente:

«Debe comprobarse [la] realización [de las tres condiciones de la prohibición establecida por el artículo 85, apartado 1, del Tratado en un caso determinado] "en relación con el marco real" en que se produce el acuerdo, la decisión de asociación o la práctica concertada (5/69, Völk, Rec. 1969, p. 295, apartado 7). Dadas sus características, parece como un prerrequisito necesario el análisis del mercado que se ha de tomar en consideración para la aplicación al caso del apartado 1 del artículo 85.»

34 Por último, la propia Comisión destacó la importancia de este examen en su Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (DO 1997, C 372, p. 5), a tenor de la cual:

«El objetivo de la presente Comunicación es orientar sobre la forma en que la Comisión aplica los conceptos de mercado de producto de referencia y mercado geográfico de referencia al aplicar la normativa comunitaria de competencia [...]. La definición de mercado permite determinar y definir los límites de la competencia entre empresas, así como establecer el marco dentro del cual la Comisión aplica la política de competencia. El principal objetivo de la definición de mercado es determinar de forma sistemática las limitaciones que afrontan las empresas afectadas desde el punto de vista de la competencia. La definición de mercado tanto desde el punto de vista del producto como de su dimensión geográfica debe permitir identificar a aquellos competidores reales de las empresas afectadas que pueden limitar el comportamiento de éstas o impedirles actuar con independencia de cualquier presión que resulta de una competencia efectiva. Desde esta perspectiva, la definición permite, en particular, calcular las cuotas de mercado, que aportan una información significativa con respecto al poder de mercado para la apreciación de una posición dominante o para la aplicación del artículo 85.»

35 La demandante sostiene que, en la medida en que una definición errónea del mercado de referencia afecta a la atribución de las responsabilidades de las empresas afectadas, este error constituye un incumplimiento grave que vicia necesariamente la validez de la Decisión.

36 Es cierto que, como señala la demandante, un error en la atribución de responsabilidades puede tener origen en una definición insuficiente y confusa del mercado de referencia, es decir resultar de la falta de un examen suficiente de esta cuestión. El principal riesgo derivado de una definición insuficiente del mercado

de referencia es que la Comisión cometa errores tanto en la comprensión de la naturaleza y de la extensión precisas de la infracción o de las prácticas colusorias de que se trate como, indirectamente, en la atribución de las responsabilidades individuales a las empresas afectadas. No obstante, el Tribunal de Primera Instancia estima que la incidencia de tales errores sobre la legalidad de una decisión y sobre su eventual anulación debe examinarse en cada caso concreto.

37 En el caso de autos, la demandante sostiene que la contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión llevó a la Comisión a cometer un error de atribución de responsabilidad respecto a la demandante, al considerarla responsable de un acuerdo global relativo tanto al servicio de transporte de carga y de vehículos industriales como al de transporte de pasajeros, no sólo en la línea en la que opera sino en todas las líneas en las que operan de distinta forma las empresas destinatarias de la Decisión.

38 Sin embargo, la Decisión no imputa a la demandante la responsabilidad por un acuerdo global sobre las tres rutas que unen Grecia e Italia.

39 En efecto, debe señalarse que el tenor de la Decisión indica que la Comisión sancionó dos infracciones en el caso de autos: el artículo 1, apartado 1, se refiere a un acuerdo sobre los precios de los distintos servicios de transporte (vehículos industriales, pasajeros, vehículos de los pasajeros, etc.) prestados por los transbordadores roll-on roll-off entre Patras y Ancona; el artículo 1, apartado 2, se refiere a un acuerdo sobre los precios del transporte de vehículos industriales aplicables en las líneas de Patras a Bari y a Brindisi.

40 Por lo que respecta a la primera infracción, que tuvo lugar de julio de 1987 a julio de 1994, sólo se afirma que participaron en ella empresas que operaban en la línea Patras-Ancona. Se trata de Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines y Strintzis. En cambio, por lo que se refiere a la segunda infracción, que afecta a las líneas de Patras a Bari y a Brindisi y que tuvo lugar de diciembre de 1989 a julio de 1994, se

afirma que participaron en ella tres de las empresas que operaban en estas líneas (Adriatica, Ventouris Ferries y Strintzis) pero también tres empresas que no operaban en ellas (Minoan, Anek y Karageorgis). A este respecto, es necesario señalar que la Comisión no consideró a la inversa que las empresas que operaban en las líneas del Sur (de Patras a Bari y a Brindisi) hubiesen participado en prácticas colusorias con las empresas que operaban en las líneas del Norte (de Patras a Ancona) en relación con los precios aplicables en estas líneas, en las que no operaban.

41 La Comisión considera que la Decisión no contempla dos infracciones separadas, sino una única infracción ininterrumpida. Sostiene que el artículo 1 de la Decisión debe leerse a la luz de la motivación de la Decisión y alega que dicha motivación se refiere siempre a un único acuerdo en las tres líneas (Ancona/Bari/Brindisi-Patras), de las que considera que forman un único mercado afectado. La Comisión cita en particular el considerando 144 *in fine* de la Decisión, en el que declaró lo siguiente:

«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 [elementos] de una única infracción.»

42 Es innegable que la parte dispositiva de la Decisión y el considerando 144 de ésta no reflejan la misma idea, puesto que la parte dispositiva no declara la existencia de una infracción única.

43 Pues bien, es necesario recordar que la Comisión indica la naturaleza y el alcance de las infracciones que sanciona mediante la parte dispositiva de las decisiones. Debe señalarse que, en principio, por lo que respecta precisamente al alcance y a la naturaleza de las infracciones sancionadas, lo que importa es la parte dispositiva y no la motivación. Únicamente en el caso de que exista falta de claridad en los términos utilizados en la parte dispositiva debe ésta interpretarse recurriendo a la motivación de la Decisión. Como ha declarado el Tribunal de Justicia, a la hora de precisar las personas a quienes afecta una decisión que declara una infracción, procede atenerse a la parte dispositiva de dicha decisión, cuando no ofrece dudas (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartado 315).

44 En el presente asunto, el tenor de la parte dispositiva de la Decisión no presenta ninguna ambigüedad; por el contrario, es claro y preciso. De él se desprende con claridad que la Comisión consideró acreditadas, por una parte, prácticas colusorias entre las compañías que operaban en la línea del Norte (Patras-Ancona) respecto a los precios aplicables en esta línea y, por otra, prácticas colusorias entre todas las empresas a que se refiere la Decisión, a excepción de Marlines, respecto a los precios de uno de los servicios de transporte prestados en las líneas del Sur (Patras-Bari y Patras-Brindisi), el de los vehículos industriales. Además, no sólo no se hace ninguna mención del carácter único de la infracción en la parte dispositiva de la Decisión, sino que, dicha parte dispositiva es particularmente precisa en su descripción de las infracciones sancionadas. En efecto, por un lado, el artículo 1 de la Decisión está dividido en dos apartados que se refieren a empresas distintas y, por otro, en lo que atañe al grupo de empresas contempladas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, la citada parte dispositiva precisa que la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado reside en el hecho de que acordaron los niveles de precios que debían aplicarse a los vehículos industriales, por lo que el acuerdo no incluía los precios aplicables a los pasajeros, y que lo hicieron únicamente para las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. En consecuencia, los dos apartados del artículo 1 de la Decisión contemplan infracciones que son distintas por dos razones: se refieren a empresas distintas y tienen un alcance o una intensidad distintos.

45 Dado que la parte dispositiva de la Decisión no es ambigua, al examinar los motivos invocados en el caso de autos procede considerar que lo que la Comisión acreditó y sancionó no es una infracción única relativa a todas las líneas, sino dos infracciones distintas, una referente a la línea del Norte (artículo 1, apartado 1) y

otra referente a las líneas del Sur (artículo 1, apartado 2). Por lo que respecta a la demandante, de la Decisión resulta claramente que ésta no le imputa más responsabilidades que las derivadas de la infracción contemplada en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión.

46 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar esta primera parte del primer motivo. La eventual incidencia de la contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la Decisión sobre la manera en que la Comisión apreció la responsabilidad de la demandante debe analizarse, en su caso, al examinar los motivos mediante los cuales la demandante impugna la prueba y la calificación jurídica de las prácticas colusorias contempladas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión. La incidencia de dicha contradicción sobre la manera en que la demandante fue sancionada pecuniariamente se analizará al examinar el quinto motivo relativo a la multa.

B. Sobre la alegación basada en el incumplimiento de la obligación de motivación por lo que se refiere a la delimitación del mercado de referencia

47 Según reiterada jurisprudencia, la motivación de una decisión lesiva debe permitir el ejercicio efectivo del control de su legalidad y proporcionar al interesado las indicaciones necesarias para saber si la decisión está fundada o no. La suficiencia de esa motivación debe apreciarse en función de las circunstancias del caso concreto, especialmente del contenido del acto, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los destinatarios puedan tener en recibir explicaciones (véanse, en especial, las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 28 de abril de 1994, AWS Benelux/Comisión, T-38/92, Rec. p. II-211, apartado 26, y de 14 de mayo de 1998, Gruber + Weber/Comisión, T-310/94, Rec. p. II-1043, apartado 209).

48 En el presente asunto, los considerandos 3, 5 y 144 de la Decisión se refieren a la manera en que la Comisión delimitó los mercados de referencia. En el considerando 3 de la Decisión, se afirma que «el mercado de referencia es el de

la prestación de servicios de transporte marítimo por transbordador roll-on roll-off entre Grecia e Italia». En el considerando 5 de la Decisión, la Comisión precisa que, a efectos del presente procedimiento, «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». En el considerando 144, la Decisión señala que los acuerdos respectivos de las tres rutas «formaban parte de un mecanismo colusorio más amplio destinado a fijar los precios de los servicios de transporte por transbordador entre Italia y Grecia», circunstancia que llevó a la Comisión a considerarlos «una única infracción». De una lectura de estos considerandos en conjunto se desprende que la demandante podía comprender que la Comisión consideraba efectivamente que todas las rutas entre Grecia e Italia pertenecían a un mismo mercado.

49 Pues bien, el conjunto de la Decisión ha permitido a la demandante identificar e invocar acertadamente una falta de coherencia entre los citados extractos de la exposición de motivos y la parte dispositiva. Se ha declarado que el tenor de la parte dispositiva de la Decisión era claro y preciso, lo que permitió a la demandante comprender el alcance exacto de la Decisión, que sanciona dos infracciones distintas, y, en consecuencia, intentar demostrar que la Comisión la penalizó al calcular las multas partiendo de la idea de que en el caso de autos se trataba de una infracción única.

50 Se desprende de lo anterior que la demandante ha podido impugnar la legalidad de la Decisión y que el Tribunal de Primera Instancia ha podido ejercer de manera efectiva su control de legalidad.

51 Por último, las pruebas tomadas en consideración por la Comisión para demostrar la participación de la demandante en las prácticas colusorias sancionadas en relación con ella, es decir en el acuerdo sobre los precios aplicables a los vehículos industriales en la línea Patras-Brindisi, aparecen claramente identificadas y analizadas en los considerandos 122 a 126. Además, las alegaciones de la demandante se identifican y se examinan en los considerandos 56, 57, 75, 80, 87, 92 y 96 de la Decisión.

52 En tales circunstancias, la demandante no puede afirmar que la motivación insuficiente de la Decisión le haya impedido impugnarla ante el Tribunal de Primera Instancia con pleno conocimiento de causa.

53 Por tanto, procede desestimar asimismo esta segunda parte del primer motivo. En consecuencia, debe desestimarse el primer motivo en su totalidad.

Sobre el segundo motivo, basado en la falta de prueba de la participación de la demandante en las prácticas colusorias sobre los niveles de precios aplicables al transporte de vehículos industriales en la línea Brindisi-Patras

Sobre la primera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de los documentos considerados inculpatorios y en la imputación errónea de la infracción

— Alegaciones de las partes

54 La demandante admite que su representante en Grecia asistió a dos reuniones de empresas que operaban en las rutas marítimas entre Grecia e Italia que tuvieron lugar el 25 de octubre de 1990 y el 24 de noviembre de 1993. Sin embargo, sostiene que no participó en la colusión que se le imputa, ya que ni durante dichas reuniones ni en ninguna otra ocasión se adhirió a acuerdos sobre precios con empresas competidoras. Alega que siempre ha mantenido su independencia comercial, que se desprende asimismo de la diferencia entre las condiciones que aplicaba a la prestación del servicio de que se trata y las condiciones aplicadas por sus competidores griegos, quienes, a su juicio, llevaban a cabo una política «sin sentido» de descuentos y de plazos de pago, que les había permitido conquistar una gran clientela.

55 La demandante rechaza el valor probatorio de los documentos tomados en consideración contra ella en la Decisión (véase el considerando 117), a saber los fax 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 European Trust Agency (en lo sucesivo, «ETA») de 24 de noviembre de 1993.

56 La demandante alega que de la instrucción llevada a cabo por la Comisión resulta que desde 1987 existía una coordinación de precios entre Minoan, Anek, Strintzis, Karageorgis y Marlines respecto a las tarifas aplicables al transporte de pasajeros y de vehículos industriales en la línea Patras-Ancona y que a partir de los años 1989-1990 dichas compañías empezaron a interesarse también por las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi, «con el fin de disponer de una base de cálculo segura para diferenciar cada categoría en función de la distancia en millas».

57 La demandante señala que la primera prueba de la voluntad de las compañías de la línea Patras-Ancona de ponerse en contacto con los operadores de las líneas Bari-Patras y Brindisi-Patras presentada por la Comisión, a saber el fax enviado el 8 de diciembre de 1989 por Strintzis a Anek, a Minoan, a Karageorgis y a la compañía HML, no hace ninguna referencia a ella, ni siquiera indirecta.

58 A continuación, la demandante alude a la reunión que se celebró entre los distintos operadores el 25 de octubre de 1990. Alega que mucho antes de que tuviera lugar la reunión ya había decidido aumentar sus precios y modificar determinadas condiciones comerciales a partir del mes de noviembre de 1990. Estima que, puesto que los aumentos de las tarifas ya se habían decidido anteriormente, como reconoce la Comisión en el considerando 18 de la Decisión, es falso afirmar que las partes acordaron el aumento de tarifas durante dicha reunión.

59 La demandante sostiene que el hecho de que su representante local participase en la reunión no puede interpretarse como una prueba de que celebró o se adhirió a un acuerdo de fijación de precios con sus competidores. Destaca que su representante no tenía ningún poder de decisión y no estaba capacitado para comprometerla. A continuación, la demandante alega que, si bien no está sometido al respeto de ninguna regla formal, el concepto de prácticas colusorias exige la presencia de elementos que no se dan en el caso de autos, como la existencia de una concurrencia de voluntades entre los participantes que se concrete en un mismo objeto ilícito, que en el presente asunto, según la Comisión, consiste en la fijación de niveles de precios comunes. En tales circunstancias, la demandante afirma que, si bien es cierto que informó a sus competidores de la política de tarifas que tenía intención de seguir, comunicándoles las tarifas y las distintas modificaciones de carácter accesorio (supresión de los descuentos en los billetes de ida y vuelta y supresión de la gratuidad de las comidas para los conductores de vehículos industriales) que había decidido de manera independiente, no participó en prácticas colusorias contrarias al artículo 85, apartado 1, del Tratado, ya que en su conducta no había nada que revelase una voluntad de coordinar las políticas comerciales a través de la fijación de precios comunes.

60 La demandante señala que en la correspondencia intercambiada entre las empresas incriminadas su nombre sólo aparece en dos de los numerosos documentos recogidos durante la instrucción.

61 Por lo que se refiere al primer documento, un fax con fecha de 30 de octubre de 1990, mediante el cual Strintzis pedía a la demandante, entre otras compañías, que confirmase su acuerdo respecto a las tarifas acordadas –a raíz de una reunión en la que la demandante reconoce desde un principio haber participado– y que contenía, en particular, las tarifas aplicables desde el 5 de noviembre de 1990, la demandante alega que no existe un documento posterior a este fax que pruebe su aprobación del citado acuerdo. Por consiguiente, afirma no cabe acusarla de haberse unido a un determinado acuerdo por el mero hecho de haber participado en una reunión y que, por consiguiente, no tenía nada que confirmar. La demandante sostiene que el hecho de que las tarifas que entraron en vigor correspondieran a las que figuraban en el citado fax no demuestra en modo

alguno su adhesión a un acuerdo, ya que fijó dichas tarifas de manera independiente antes de esta reunión. Del mismo modo, la circunstancia de que las fechas de entrada en vigor de las tarifas sean idénticas (el 5 de noviembre de 1990) no debe sorprender puesto que, por regla general, las tarifas para el año siguiente entraban en vigor a finales del otoño.

62 Por lo que respecta al segundo documento, un télex enviado el 24 de noviembre de 1993 por ETA a Minoan, la demandante precisa que se trata de una comunicación interna mediante la cual una sociedad matriz, Minoan, era informada por su agente, ETA, de que durante una reunión celebrada el 24 de noviembre de 1993, en la cual la demandante reconoce haber participado, varias compañías alcanzaron un acuerdo sobre las tarifas aplicables a partir del 16 de diciembre de 1993. Este documento menciona a la demandante y precisa que ésta –junto con otras compañías cuyo nombre se cita– había anunciado que deseaba practicar aumentos de precios más modestos (entre 5 y 10 %) que los previstos por Minoan, que ascendían al 15 % aproximadamente. Pues bien, la demandante alega que la mención de su nombre es errónea, ya que no había previsto en modo alguno aumentar sus precios para 1994 porque debía contrarrestar los efectos de la introducción del impuesto sobre el valor añadido (IVA), como demuestra el hecho de que mantuviera posteriormente sus tarifas en el mismo nivel (véase el considerando 125 de la Decisión).

63 Además, la demandante destaca que este documento cita un acuerdo anterior que supuestamente fue sustituido por el nuevo acuerdo pero no precisa durante qué período fue aplicable ni a qué empresas afectaba. Sostiene que la mención de «catorce compañías» no puede incriminarla, ya que, teniendo en cuenta el gran número de compañías que explotaban transbordadores entre Grecia e Italia, el número de participantes en la citada reunión pudo ser mucho más elevado. Por último, dado que este documento fue redactado por terceros, estaba dirigido a terceros y no mencionaba a la demandante más que para señalar su divergencia de opinión respecto a la defendida por la compañía a la que pertenecía el autor del documento, no puede constituir una prueba irrefutable de la adhesión de la demandante a un acuerdo sobre las tarifas aplicables para el año 1994.

64 A continuación, la demandante menciona dos elementos que, según afirma, confirman estas consideraciones. Por una parte, hace referencia al télex de 1 de diciembre de 1993 (adjunto a la demanda como anexo 24), mediante el cual su dirección comercial, en respuesta al informe sobre la reunión remitido por su representante local, rechazó de manera expresa unirse al acuerdo propuesto por los armadores griegos. A juicio de la demandante, este documento constituye innegablemente un indicio claro e irrefutable de su distanciamiento de cualquier forma de colusión y de la afirmación de su independencia comercial, que puede poner en entredicho el eventual valor probatorio del fax de ETA. Por otra parte, afirma que la decisión de no aumentar las tarifas para 1994 se había confirmado previamente mediante una llamada telefónica de la demandante al director de ETA, el Sr. Sfinias, quien había organizado la reunión, y se aplicó concretamente, como reconoce la Comisión en el considerando 125 de la Decisión.

65 La demandante se refiere asimismo al valor probatorio otorgado a su participación en la reunión del 24 de noviembre de 1993 y alega que participó en ella únicamente para informarse de la actitud de los operadores griegos frente al IVA comunitario recientemente introducido. Afirma que consideraba imperativo saber si la intención de los armadores griegos era aplicar la normativa o, por el contrario, eludirla, ya que en el segundo supuesto la demandante habría sufrido un perjuicio comercial.

66 La demandante admite que durante esta segunda reunión las discusiones versaron en particular sobre las tarifas aplicables al transporte de vehículos industriales, incluidas las de la línea Brindisi-Patras. Sin embargo, recuerda que se negó a aplicar las tarifas acordadas por los demás operadores y que, por el contrario, decidió mantener sus tarifas en el mismo nivel, según de desprende del citado télex de 1 de diciembre de 1993.

67 La demandante aduce la falta de cualquier prueba que acredite que mantuvo otros contactos con los operadores competidores antes de la reunión del 25 de octubre de 1990, durante el período comprendido entre las dos reuniones controvertidas o después de la segunda reunión.

68 A continuación, precisa que ni el fax de 8 de diciembre de 1989 ni el télex de 5 de septiembre de 1990 de Strintzis iban dirigidos a ella ni la mencionaban de manera expresa o implícita.

69 Por lo que respecta a la carta de Minoan de 2 de noviembre de 1990, al télex de Karageorgis de 22 de octubre de 1991, al documento de Minoan de 25 de febrero de 1992 y al télex de Minoan de 7 de enero de 1993, la demandante considera que del pliego de cargos se desprende manifiestamente que, al contrario de lo que afirma la Comisión, estos documentos no eran pertinentes en relación con los hechos que se le imputan.

70 Por lo que se refiere a la carta de Minoan de 2 de noviembre de 1990, consecutiva a la reunión del 25 de octubre de 1990, la demandante estima que la declaración contenida en ella, reproducida en la Decisión (considerando 20) y que indica que los «precios fueron concertados por las compañías para todas las rutas que unen Grecia con Italia», debe situarse en su contexto. Alega que esta carta no le afecta ya que ella se limitó a comunicar las decisiones que ya había adoptado de manera irrevocable y no aprobó nada ni sometió nada a la aprobación de otros.

71 En cuanto al documento de Minoan de 25 de febrero de 1992, citado en el considerando 28 de la Decisión, la demandante destaca que no menciona por su nombre más que a Ventouris Ferries y sólo se refiere de manera expresa y precisa a las líneas de Ortona, de Bari y de Ancona, sin hacer la menor alusión, ni siquiera implícita, a ella o a la línea de Brindisi. Por tanto, sostiene que este documento no puede ser utilizado como prueba contra ella.

72 Respecto al télex con fecha de 7 de enero de 1993, remitido por Minoan a Strintzis, a Anek y a Karageorgis y referente a una propuesta de ajuste de las tarifas de vehículos en las rutas entre Grecia e Italia, la demandante afirma que la relación con sus actividades es evidentemente inexistente, ya que en este télex no se cita ni una sola vez la línea Brindisi-Patras.

73 Por último, por lo que se refiere al télex enviado el 22 de octubre de 1991 por Karageorgis, Minoan y Strintzis a Anek (considerando 22 de la Decisión), la demandante destaca que se envió a Anek para protestar porque ésta no había aumentado sus tarifas en la línea Patras-Trieste. Pues bien, aunque este télex trataba también, de manera accesoria, sobre un acuerdo entre once compañías, no se especificaba el período durante el cual éste produciría efecto ni el nombre de las compañías afectadas por dicho acuerdo, cuando en aquella época más de once compañías prestaban servicios en las rutas entre Grecia e Italia. La demandante sostiene que la conclusión de la Comisión según la cual el citado télex se refería al acuerdo celebrado entre las compañías griegas en la reunión del 25 de octubre de 1990 no está corroborada por ninguna prueba.

74 La demandante rechaza asimismo que la Comisión pueda reprocharle haber participado en un acuerdo con objeto de fijar tarifas comunes cuando no ha demostrado que sus tarifas concordasen con las de sus competidores que supuestamente formaban parte del acuerdo. Pues bien, basta con observar que el anexo del fax de 30 de octubre de 1990, que, según la Comisión, acredita la existencia del acuerdo y estigmatiza su contenido, anuncia respecto a la demandante unos precios que no coinciden en modo alguno con los de sus competidores HML y Medline, que figuran en el mismo documento. Por lo demás, estas diferencias de tarifas se reconocen en la Decisión, en el considerando 124, en el cual la Comisión precisa lo siguiente:

«[...] las diferencias entre las tarifas de Adriatica y las de los operadores griegos en la misma ruta también constan en el fax de Strintzis».

75 Teniendo en cuenta lo anterior, la demandante concluye que la Comisión no acreditó que había participado en un acuerdo relativo a la fijación de tarifas comunes. Pues bien, alega que, como en tales circunstancias la concordancia de tarifas –o, en su caso, su adaptación– no constituye un «efecto» del acuerdo sino el «objeto» de éste, a falta de prueba de este elemento necesario para la aplicación del artículo 85, la Decisión carece de ningún fundamento que pueda justificar su condena o la imposición de una multa.

76 La demandante destaca que su participación en dos reuniones sin ningún objeto contrario al Derecho de la competencia, a la que no siguió ningún comportamiento de ejecución y que fue contradicha por las decisiones comerciales adoptadas por la compañía, no puede bastar para justificar su culpabilidad.

77 Añade que su situación es idéntica a la de la empresa Prat Cartón en el «asunto cartoncillo», que dio lugar a la sentencia Sarrió/Comisión, antes citada, en la cual el Tribunal de Primera Instancia admitió por primera vez, acertadamente, que la mera asistencia a una reunión, aunque no exista un distanciamiento expreso, puede no constituir una prueba suficiente de la participación de una empresa en una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

78 La demandante concluye de lo anterior que no puede imputársele la participación en un acuerdo con los armadores griegos sobre tarifas comunes para el transporte de vehículos industriales entre Grecia e Italia y que debe anularse íntegramente la Decisión en la medida en que le afecta.

79 La Comisión señala, con carácter preliminar, que de las anteriores alegaciones parece desprenderse que la demandante pretende impugnar los hechos acreditados en la Decisión y alega que, en tal supuesto, el Tribunal de Primera Instancia debe necesariamente revisar al alza la multa que le fue impuesta ya que, como se indica en el considerando 169 de la Decisión, se concedió a la demandante una reducción del 20 % debido a que no había negado los hechos expuestos en el pliego de cargos.

80 La Comisión rechaza la alegación principal de la demandante según la cual no puede legítimamente hablarse de concurrencia de voluntades entre las empresas incriminadas dado que los aumentos de las tarifas se decidieron en una fecha anterior a la reunión del 25 de octubre de 1990.

81 En primer lugar, sostiene que la demandante no puede negar que la toma de iniciativas sobre precios durante las reuniones entre las compañías navieras y los intercambios de información respecto a las distintas tarifas a lo largo de varios años muestran la expresión de una voluntad común de comportarse en el mercado de una determinada manera, lo que, según la jurisprudencia, constituye un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado (sentencias del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1970, Chemiefarma/Comisión, 41/69, Rec. p. 661, apartado 112, y de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck y otros/ Comisión, asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, Rec. p. 3125, apartado 86).

82 En cuanto a la inexistencia de concurrencia de voluntades, la Comisión afirma que resulta de manera inequívoca que varias empresas que operaban en la ruta de Ancona pidieron a las empresas que operaban en las rutas de Bari y de Brindisi que fijasen las tarifas de común acuerdo (véase el télex de 5 de septiembre de 1990).

83 La Comisión se refiere a continuación a las pruebas tomadas en consideración en la Decisión y basadas, en especial, en menciones expresas de la demandante en determinados documentos. Sostiene que el fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990 constituye un indicio inequívoco de que ya se había celebrado un acuerdo en una fecha anterior a la reunión y de que la demandante había manifestado su voluntad de fijar las tarifas de común acuerdo con sus competidores. Afirma que carece de importancia que el fax de 24 de noviembre de 1993 enviado por ETA a Minoan no fuera dirigido a la demandante, ya que este fax, que fue redactado por la organizadora de la reunión, ETA, constituye una prueba evidente de los resultados de la reunión del 24 de noviembre de 1993. La Comisión considera correcto haber otorgado un valor probatorio limitado a la nota interna de Adriatica de 1 de diciembre de 1993 porque, en caso contrario, sería fácil para una empresa que hubiera participado en prácticas colusorias eludir su responsabilidad elaborando documentos internos destinados a probar que se separaba del contenido del acuerdo.

84 Por lo que respecta a la alegación basada en la imputación errónea a la demandante de los comportamientos tomados en consideración en la Decisión debido a que ésta sólo participó en dos reuniones, la Comisión considera que

actuó acertadamente al considerar que la asistencia de la demandante a las dos reuniones de que se trata era un indicio inequívoco de su participación en las prácticas colusorias dado que «la frecuencia de la presencia de una empresa en las reuniones entre fabricantes no afecta a su participación en la infracción, sino en su grado de participación» (sentencia PVC II, antes citada, apartado 939).

85 Por último, en cuanto a la supuesta falta de pruebas de contactos entre las compañías que operaban, respectivamente, en las líneas de Patras a Ancona y de Patras a Bari o a Brindisi, la Comisión afirma que la existencia de tales contactos después de la reunión del 25 de octubre de 1990 hasta el 24 de noviembre de 1993 está ampliamente motivada en la Decisión, en particular en el considerando 117, que menciona los diversos documentos que prueban que se produjeron negociaciones y acuerdos constantes entre dichas compañías.

86 Por lo que se refiere a la participación de la demandante en las prácticas colusorias durante el período comprendido entre 1992 y principios de 1993, la Comisión estima que debe considerarse probada por lo que se afirma en los considerandos 28 y 29 de la Decisión, de los que se desprende que las tarifas fijadas para 1991 se aplicaron asimismo en 1992. Por lo que respecta al período anterior, la mera asistencia a la reunión del 25 de noviembre de 1990 confirma que la demandante participó en las prácticas colusorias con objeto de fijar los precios de común acuerdo. Por último, en lo que atañe al período posterior a la reunión del 24 de noviembre de 1993, la Comisión afirma que deduce la participación de la demandante en las prácticas colusorias *a sensu contrario,* como se indica en el considerando 126 de la Decisión, que señala que no existe ninguna prueba de que, después de haberse unido al acuerdo, la demandante lo abandonase después del 24 de noviembre de 1993.

87 Por último, la Comisión niega la supuesta falta de pruebas relativas al reajuste de las tarifas de la demandante en relación con las adoptadas por sus competidores.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

A. Consideraciones preliminares

88 Según jurisprudencia reiterada, para que exista acuerdo, en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, basta con que las empresas de que se trate hayan expresado su voluntad común de comportarse en el mercado de una manera determinada (en particular, sentencias Chemiefarma/Comisión, antes citada, apartado 112, Van Landewyck y otros/Comisión, antes citada, apartado 86, y sentencia PVC II, apartados 715, 719 y 720).

89 Los criterios de coordinación y de cooperación fijados por la jurisprudencia, lejos de exigir la elaboración de un verdadero «plan», deben interpretarse a la luz de la concepción inherente a las disposiciones del Tratado relativas a la competencia, según la cual los operadores económicos deben determinar de forma independiente la política que vayan a adoptar en el mercado común. Si bien es cierto que esta exigencia de independencia no excluye el derecho de los operadores económicos a adaptarse inteligentemente al comportamiento actual o previsto de sus competidores, no obstante prohíbe de forma terminante cualquier contacto directo o indirecto entre tales operadores que tenga por objeto o efecto influir en el comportamiento en el mercado de un competidor real o potencial, o revelar a dicho competidor el comportamiento que se haya decidido o que se prevea adoptar en el mercado (sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada, apartados 173 y 174, y sentencia PVC II, antes citada, apartado 720).

90 Procede recordar que, en caso de litigio sobre la existencia de una infracción de las normas sobre la competencia, incumbe a la Comisión probar las infracciones que constate y aportar las pruebas que acrediten de modo suficiente en Derecho la existencia de hechos constitutivos de una infracción (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 1998, Baustahlgewebe/Comisión, C-185/95 P, Rec. p. I-8417, apartado 58).

91 No obstante, cuando se ha demostrado que una empresa ha participado en reuniones entre empresas con un carácter claramente contrario a la competencia, corresponde a dicha empresa aportar indicios apropiados para demostrar que su participación en las reuniones no estaba guiada en absoluto por un espíritu contrario a la competencia, probando que informó a sus competidores de que ella participaba con unas intenciones diferentes a las suyas (sentencias del Tribunal de Justicia de 8 de julio de 1999, Hüls/Comisión, C-199/92 P, Rec. p. I-4287, apartado 155, y Montecatini/Comisión, C-235/92 P, Rec. p. I-4539, apartado 181). A falta de tal prueba de distanciamiento, el hecho de que esta empresa no se pliegue a los resultados de estas reuniones no puede eximirla de su plena responsabilidad derivada de su participación en la práctica colusoria (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 14 mayo de 1998, Mayr-Melnhof/Comisión, T-347/94, Rec. p. II-1751, apartado 135, y Cimenteries CBR y otros/Comisión, antes citada, apartado 1389).

B. Sobre los documentos inculpatorios tomados en consideración en la Decisión para probar la infracción imputada a la demandante

92 De la parte dispositiva de la Decisión se desprende que la Comisión estimó que Minoan, Anek, Karageorgis, Ventouris Ferries, Strintzis y la demandante habían infringido el artículo 85, apartado 1, del Tratado al concertar los niveles de precios aplicables a los vehículos industriales en las líneas de Patras a Bari y a Brindisi. En el considerando 126, la Comisión precisa su postura respecto a la participación de la demandante en la infracción objeto del presente asunto. Estima que hay pruebas sólidas que demuestran que entre dichas compañías se mantuvo en vigor un acuerdo. La demandante se adhirió al acuerdo a más tardar el 30 de octubre de 1990, al aceptar reajustar las tarifas que aplicaría a los vehículos industriales en 1991. La Comisión estima asimismo que existen pruebas directas de la participación de la demandante en las prácticas colusorias en 1993 y de que, en la reunión del 24 de noviembre de 1993, la demandante negoció y concertó con sus competidores el reajuste de sus tarifas para los vehículos industriales a partir de diciembre de 1993. Por último, considera que, a falta de pruebas de que, tras haberse unido al acuerdo, la demandante lo abandonase durante este período, la duración de la participación de la demandante en las prácticas colusorias se extendió hasta julio de 1994.

93 Procede examinar las pruebas que condujeron a la Comisión a esta conclusión por lo que se refiere a la existencia de las prácticas colusorias en la línea de Patras a Bari y a Brindisi, a la adhesión de la demandante a dichas prácticas colusorias y a la duración de su participación.

1. Sobre la existencia de prácticas colusorias sobre los precios del transporte de vehículos industriales aplicables en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi

94 La Comisión afirma que resulta de manera inequívoca que varios operadores de Ancona pidieron a los operadores de Bari y de Brindisi que entrasen en una colusión para fijar las tarifas de común acuerdo. Invoca una serie de documentos que considera acreditativos de la existencia de comportamientos prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado, en los que participaron tanto compañías que operaban en la línea Patras-Ancona como compañías que operaban en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Se trata, en particular, de un baremo con los precios aplicables en las tres rutas a partir del 10 de diciembre de 1989 (fax de 8 de diciembre de 1989) y del télex de 24 de noviembre de 1993, que se refiere a la reunión de la misma fecha en la que participaron empresas que operaban en las dos líneas.

95 El primer documento es un fax enviado el 8 de diciembre de 1989 por Strintzis a Minoan, a Anek, a Karageorgis y a la compañía Hellenic Mediterranean Lines, al que se adjuntaba un baremo con los precios por línea y por categoría de vehículos industriales aplicables a partir del 10 de diciembre de 1989 en las tres rutas afectadas: de Patras a Ancona, de Patras a Bari y de Patras a Brindisi. El autor del fax se expresa en los término siguientes:

«[...] adjunto les enviamos fotocopia de la lista de precios aplicables a los vehículos industriales en las líneas que unen Grecia e Italia, aceptados también por Ventouris Ferries».

96 Por tanto, este fax, que fue intercambiado entre las compañías que operaban en las distintas líneas entre Grecia e Italia, constituye un indicio claro de la existencia de un acuerdo entre las compañías interesadas con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales en las tres líneas de que se trataba. No obstante, debe señalarse que la demandante no figura entre las empresas destinatarias de este primer fax y que, en consecuencia, la Comisión no considera este documento como una prueba de la participación de la demandante en las prácticas colusorias. Según la Comisión, la adhesión de la demandante a las prácticas colusorias se produjo el 30 de octubre de 1990.

97 Corroboran la existencia de estas prácticas colusorias otros documentos que mencionan sucesos posteriores, a saber un télex de 5 de septiembre de 1990, un fax de 30 de octubre de 1990, un télex de 22 de octubre de 1991, un documento con fecha de 25 de febrero de 1992 enviado por ETA a Minoan, un télex de 7 de enero de 1993 y un télex de 24 de noviembre de 1993.

2. Sobre la participación de la demandante en las prácticas colusorias relativas a las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi

98 La demandante admite que su representante en Grecia asistió a dos reuniones de empresas que operaban en las rutas marítimas entre Grecia e Italia, que tuvieron lugar el 25 de octubre de 1990 y el 24 de noviembre de 1993. Sin embargo, sostiene que no participó en la colusión que se le imputa, ya que ni durante dichas reuniones ni en ninguna otra ocasión se adhirió a acuerdos sobre precios con empresas competidoras.

a) Sobre la reunión del 25 de octubre de 1990 y sobre el fax de 30 de octubre de 1990

99 El primer documento utilizado por la Comisión como prueba directa de que la demandante se unió a la colusión con sus competidores y estaba de acuerdo con la fijación de las tarifas es el fax enviado por Strintzis el 30 de octubre de 1990 a

ocho empresas: la demandante, Anek, la compañía Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, la compañía Med Lines, Strintzis y Ventouris Ferries. El autor de este fax se expresa en los términos siguientes:

«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».

100 La demandante reconoce que su representante local fue invitado por las compañías de Ancona a participar en una reunión el 25 de octubre de 1990, a la que asistieron todos los operadores del mercado y, por tanto, compañías que explotaban las rutas de Ancona, de Bari y de Brindisi. La demandante afirma que su representante se limitó a tomar nota de la información proporcionada por las compañías asistentes y a comunicarles las nuevas tarifas que ya había decidido aplicar y publicar a partir del 5 de noviembre de 1990.

101 Es necesario señalar que, como destaca la Comisión, este comportamiento, que la demandante no niega haber tenido, basta para considerar que ésta infringió el artículo 85, apartado 1, del Tratado, ya que las empresas deben abstenerse de cualquier toma de contacto directa o indirecta entre sí que tenga por objeto o efecto bien influir en el comportamiento en el mercado de un competidor actual o potencial, o bien desvelar a dicho competidor el comportamiento que uno mismo ha decidido o tiene intención de mantener en el mercado (sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada, apartados 173 y 174). Resulta de ello que los comportamientos como los que la demandante admite haber tenido están plenamente comprendidos en el ámbito de la prohibición establecida en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, aunque no haya podido acreditarse que respondiera positivamente a la petición de confirmación de su acuerdo sobre los baremos de precios comunicados en el fax de 30 de octubre de 1990.

102 Por tanto, aun suponiendo que la demandante decidiese fijar previamente y de manera autónoma sus nuevas tarifas y la fecha de su entrada en vigor, no puede afirmar que esta circunstancia demuestre que no participó en prácticas colusorias contrarias al artículo 85, apartado 1, del Tratado. Por el contrario, dado que participó en la reunión del 25 de octubre de 1990 citada en el fax de 30 de octubre de 1990, que el citado fax iba dirigido a ella, que los precios que iba a aplicar a partir del 5 de noviembre de 1990 estaban correctamente reproducidos en el fax y, por último, que los precios que había adoptado son los mismos que adoptaron las demás compañías, la Comisión podía concluir que la demandante había desempeñado un papel importante en el acuerdo de que se trata.

103 No pueden acogerse las alegaciones formuladas por la demandante contra esta conclusión.

104 La demandante insiste en que había decidido aplicar los citados precios antes de la reunión y de manera autónoma. Sin embargo, no aporta ninguna prueba en apoyo de esta afirmación. Además, sostiene que se había dirigido previamente a las agencias para comunicarles por télex los precios que había decidido aplicar a partir del 5 de noviembre de 1990 pero no alega que los enviase antes de la fecha de la reunión. Debe señalarse que la copia de dicho télex no permite conocer su fecha. En realidad, el único hecho que confirma este télex (adjunto a la demanda como anexo 18) es que los baremos de precios comunicados a las agencias corresponden a los que figuran en el fax de 30 de octubre de 1990.

105 La demandante no puede ampararse en la carta de 24 de octubre de 1990 enviada por la Unión griega de armadores de buques de pasajeros de cabotaje al periódico *Kerdos* para negar su adhesión al acuerdo controvertido. Esta carta se refiere únicamente a las nuevas tarifas para vehículos industriales aplicables en la línea Ancona-Patras a partir del 20 de octubre de 1990. Si bien este documento podía probar que el acuerdo sobre la línea Patras-Ancona era anterior a la reunión, no podía servir para acreditar que las nuevas tarifas para la línea Patras-Brindisi se hubieran fijado por las compañías griegas de común acuerdo antes de la reunión del 25 de octubre de 1990 ni tampoco que la demandante hubiera comunicado a los operadores del mercado sus nuevos precios antes de la citada reunión.

106 Se desprende de lo anterior que debe desestimarse la alegación según la cual en el comportamiento de la demandante no había nada que revelase una voluntad de coordinar las políticas comerciales a través de la fijación de precios comunes.

107 Debe desestimarse asimismo la alegación basada en la supuesta falta de prueba del objeto contrario a la competencia del acuerdo, ya que en el caso de autos ha quedado plenamente acreditada la existencia de un acuerdo entre los principales operadores de las rutas entre Grecia e Italia que tenía por objeto una restricción de la competencia (véanse el fax de 30 de octubre de 1990 y los documentos anteriores ya expuestos).

108 En tales circunstancias, el Tribunal de Primera Instancia estima que no procede acoger la solicitud de la demandante de que se ordene a la Comisión presentar la segunda tarifa relativa a los vehículos industriales para 1991 –que debía entrar en vigor en noviembre de 1990–, que la demandante afirma haber entregado y del que la Comisión no tuvo conocimiento.

b) Sobre la reunión del 24 de noviembre de 1993

109 La Decisión (considerando 37) expone que el 24 de noviembre de 1993 tuvo lugar una reunión a la que asistieron catorce compañías navieras, que tenía por objeto el reajuste de los precios que se practicarían en 1994 en las líneas de Patras a Ancona, a Brindisi y a Bari. Un télex enviado en la misma fecha por ETA a la sede de Minoan indica lo siguiente:

«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 fracaso 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.

[...]»

110 Este fax demuestra que existieron intentos de alcanzar una concurrencia de voluntades entre determinadas compañías sobre la manera de comportarse en el mercado y que se logró finalmente un acuerdo preciso sobre el porcentaje de reajuste de los precios y sobre la fecha de aplicación de éstos. Según la interpretación más plausible, la última frase indica que existía un acuerdo anterior relativo a la diferenciación de las tarifas para los vehículos industriales entre Ancona, Bari y Brindisi.

111 La demandante reconoce haber participado en la reunión del 24 de noviembre de 1993 y admite que durante esta reunión las discusiones versaron sobre las tarifas aplicables a los vehículos industriales, incluidas las de la línea Brindisi-Patras. Sin embargo, niega la veracidad de la indicación que hace el autor de este télex según la cual la demandante había anunciado que deseaba practicar aumentos de precios más modestos (entre 5 y 10 %) que los propuestos por Minoan, que ascendían al 15 % aproximadamente. Alega que la mención de su nombre es errónea, ya que no había previsto en modo alguno aumentar sus precios para 1994 porque debía contrarrestar los efectos de la introducción del IVA, como demuestra el hecho de que mantuviera posteriormente sus tarifas en el mismo nivel (véase el considerando 125 de la Decisión).

112 No puede acogerse esta alegación. Como ya se ha recordado, se desprende de la jurisprudencia que, cuando se ha demostrado que una empresa ha participado en reuniones entre empresas con un carácter claramente contrario a la competencia,

corresponde a dicha empresa aportar indicios susceptibles de demostrar que su participación en las reuniones no estaba guiada en absoluto por un espíritu contrario a la competencia, probando que informó a sus competidores de que ella participaba con unas intenciones diferentes a las suyas (sentencias Hüls/Comisión, antes citada, apartado 155, y Montecatini/Comisión, antes citada, apartado 181). Pues bien, aunque la propia demandante reconoce el objeto contrario a la competencia de la reunión del 24 de noviembre de 1993, no ha aportado tales indicios.

113 La demandante tampoco puede invocar la falta de precisión del télex de 24 de noviembre de 1993 en cuanto a las empresas y al período durante el cual estuvo en vigor el acuerdo anterior que cita y que fue sustituido por el nuevo acuerdo, ya que ella figura precisamente entre las pocas empresas citadas por su nombre y teniendo en cuenta que ha quedado acreditada su participación en una reunión anterior de carácter contrario a la competencia.

114 Estas consideraciones no quedan desvirtuadas por el hecho de que el documento fuese redactado por terceros, estuviese dirigido a terceros y no mencionase a la demandante más que para señalar su divergencia de opinión respecto a la defendida por la compañía a la que pertenecía el autor del documento.

115 No pueden acogerse las alegaciones de la demandante basadas en que siempre ha mantenido su independencia comercial, lo que la Comisión no parece negar.

116 En primer lugar, como destaca la Comisión, la Decisión no declaró a la demandante responsable de haber aplicado las tarifas acordadas con sus propios competidores sino sólo de haber participado en un acuerdo que tenía por objeto la fijación de los precios de venta y otras condiciones comerciales por las partes presentes (considerando 141 de la Decisión).

117 En segundo lugar, se desprende de un examen comparativo de las tarifas propuestas en la columna correspondiente a Adriatica del baremo adjunto al fax de 30 de octubre de 1990, del télex remitido por la demandante a las agencias y del cuadro que las informaba de las nuevas tarifas para los vehículos industriales válidas desde el 5 de noviembre de 1990, presentado en respuesta al pliego de cargos, que los precios propuestos y comunicados son idénticos para cada una de las categorías de vehículos, tanto en dracmas griegos como en liras italianas.

118 En tercer lugar y en cualquier caso, es necesario recordar que, según reiterada jurisprudencia, el hecho de que una empresa no se pliegue a los resultados de reuniones cuyo objeto sea manifiestamente contrario a las normas sobre la competencia no puede eximirla de su plena responsabilidad derivada de su participación en el acuerdo, siempre que no se haya distanciado públicamente del contenido de las reuniones (sentencia Mayr-Melnhof/Comisión, antes citada, apartado 135).

119 Por los mismos motivos son inoperantes las alegaciones basadas en que la demandante aplicó en la prestación del servicio de que se trata condiciones distintas de las practicadas por sus competidores griegos por lo que se refiere a la política de descuentos y de plazos de pago; en que las tarifas que estableció a finales de los años 1990 son un 10 % inferiores a las ofrecidas por las demás compañías que operaban en la misma línea (HML y Medline); en que siguió utilizando el dólar estadounidense como unidad en sus tarifas; en que en el marco del acuerdo no se trató sobre las formas de pago del flete, sobre la aplicación de las condiciones de concesión de posibles descuentos a la clientela, ni sobre las comisiones devengadas por la obtención del flete; en que había una falta total de mecanismos y de instrumentos de control de los comportamientos realizados en el marco de las presuntas prácticas colusorias; y en que durante la reunión ni siquiera se habló de un acuerdo de mantenimiento de las cuotas de mercado sin cambios ni de la cuestión de la aplicación y del cálculo de los suplementos de precio, tales como el suplemento por la conexión eléctrica o por el transporte de flete peligroso.

120 Debe asimismo desestimarse la alegación de la demandante según la cual la postura de la Comisión se basa esencialmente en la premisa de que las tarifas se reajustaban cada dos años para no tener que probar su participación en la infracción durante el período comprendido entre octubre de 1990 y noviembre de

1993. De los considerandos 124 y 126 de la Decisión resulta que, lejos de probar la participación de la demandante en el acuerdo durante el período 1991-1993 mediante la simple afirmación de que el reajuste de tarifas tenía lugar cada dos años, la Comisión indicó que, en un contexto de continuación de las prácticas colusorias, el hecho de que la demandante no hubiera abandonado el acuerdo durante este período de referencia permitía concluir que participaba en él.

121 Por último, la demandante tampoco puede ampararse en que, supuestamente, fue su representante local quien asistió a la reunión, éste no tenía ningún poder de decisión y no estaba facultado para obligarla. A este respecto, basta con señalar que las partes no discuten que el representante de la demandante en Grecia era percibido como tal por las demás compañías y, por tanto, que en el mercado se interpretaba efectivamente que sus comportamientos, observaciones y actuaciones eran los de la demandante.

c) Sobre la continuación de la infracción durante el período comprendido entre las reuniones del 25 de octubre de 1990 y del 24 de noviembre de 1993

122 La demandante destaca la falta total de pruebas que acrediten la existencia de otros contactos entre ella y los operadores competidores durante el período que separó las dos reuniones controvertidas. Cita el considerando 126 de la Decisión y, por lo que se refiere al télex enviado a Anek el 22 de octubre de 1991, cuyo autor menciona la colusión entre «las once compañías y los treinta y seis buques que operan en la travesía Grecia-Italia», reprocha a la Comisión que del mero hecho de que hiciese alusión a once compañías dedujese que la demandante figuraba necesariamente entre estas compañías.

123 Además, la demandante sostiene que las conclusiones de la Comisión contradicen manifiestamente lo declarado por el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia de 7 de julio de 1994, Dunlop Slazenger/Comisión (T-43/92, Rec. p. II-441), apartado 79, respecto a la actividad de búsqueda de pruebas que debe realizar la

Comisión para acreditar suficientemente la duración de una infracción respetando el principio de seguridad jurídica, que exige que las pruebas presentadas se refieran a hechos suficientemente próximos en el tiempo. La demandante se pregunta cómo puede la Comisión invocar el télex enviado a Anek el 22 de octubre de 1991 para justificar su presunción de que la demandante participó en prácticas colusorias sobre los precios durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 1990 y el 24 de noviembre de 1993, dado que, por una parte, este télex no permite situar con certeza el período durante el cual existieron las supuestas prácticas colusorias entre las once compañías y, por otra, dicho télex no ofrece ninguna certeza de que los tres autores se refirieran a ella.

124 La Comisión afirma que la existencia de contactos después de la reunión del 25 de octubre de 1990 hasta el 24 de noviembre de 1993 está acreditada y alude para ello a los distintos documentos citados en el considerando 117 de la Decisión, que demuestran que se produjeron negociaciones y acuerdos constantes entre dichas compañías (fax de Strintzis de 8 de diciembre de 1989, 5 de septiembre de 1990 y 30 de octubre de 1990, carta de Minoan de 2 de noviembre de 1990, fax enviado a Anek el 22 de octubre de 1991, documento de Minoan de 25 de febrero de 1992, télex de Minoan de 7 de enero de 1993 y télex de ETA de 24 de noviembre de 1993).

125 Resulta de la jurisprudencia que, cuando se trata de acreditar la duración que se atribuye a una infracción, el principio de seguridad jurídica exige que, si no existen pruebas que permitan demostrar directamente la duración de una infracción, la Comisión debe invocar al menos pruebas de hechos suficientemente próximos en el tiempo, de modo que pueda admitirse razonablemente que la infracción prosiguió de manera ininterrumpida entre dos fechas concretas (sentencia Dunlop Slazenger/Comisión, antes citada, apartado 79).

126 Es necesario analizar si la Comisión actuó acertadamente al estimar que el documento de 2 de noviembre de 1990 y los télex de 22 de octubre de 1991 y de 7 de enero de 1993, en relación con los documentos ya examinados, bastan para confirmar que la infracción que se ha considerado acreditada en los apartados anteriores continuó de manera ininterrumpida entre las dos reuniones en las cuales la demandante admite haber participado.

127 En primer lugar, se desprende de un documento de 2 de noviembre de 1990 (considerando 20 de la Decisión) que, a raíz de la reunión del 25 de octubre de 1990, Minoan comunicó a sus agentes las nuevas tarifas válidas a partir del 5 de noviembre de 1990 y les indicó que estos precios habían sido concertados por las compañías que operaban en todas las rutas entre Grecia e Italia.

128 En segundo lugar (véase el considerando 22 de la Decisión), el 22 de octubre de 1991, Karageorgis, Minoan y Strintzis enviaron a Anek un télex en el que le pedían que se atuviera al «acuerdo alcanzado por las once compañías y treinta y seis buques que operan entre Grecia e Italia». Es sabido que la demandante operaba en la línea Patras-Brindisi en la época de referencia y ha quedado acreditado que participó en octubre de 1990 en un acuerdo sobre los precios aplicables a los vehículos industriales. En tales circunstancias, dado que las pruebas deben interpretarse en el contexto en el que ocurrieron los sucesos a los que aluden y deben relacionarse con todas las demás pruebas, aunque no aparecieran mencionados los nombres de las empresas de que se trataba, la Comisión podía estimar, a la luz de todos los datos de que disponía, que la demandante debía probablemente figurar entre las «once compañías» miembros del acuerdo a las que se refería el autor del télex.

129 En tercer lugar, en un télex enviado el 7 de enero de 1993 por Minoan a Strintzis, a Anek y a Karageorgis para proponerles una revisión de las tarifas aplicables a los vehículos en las líneas entre Grecia e Italia, el autor indicaba: «Señalamos que han pasado dos años desde el último ajuste de la tarifa para vehículos». Debe deducirse de ello que durante el período comprendido entre la reunión del 25 de octubre de 1990 y el 7 de enero de 1993 los miembros del acuerdo no realizaron ningún ajuste de las tarifas que entraron en vigor el 5 de noviembre de 1990 y que las tarifas fijadas para 1991 siguieron siendo aplicables en 1992. Este documento demuestra que las prácticas colusorias relativas a la línea Patras-Brindisi continuaban ya que, como destaca la Comisión, el término «vehículo» es suficientemente general para incluir también a los vehículos industriales.

130 A la luz de lo anterior y dado que la demandante no se distanció de las prácticas colusorias (véase lo que sigue), podía imputársele la participación en dichas prácticas colusorias durante el período comprendido entre las dos reuniones. En efecto, la circunstancia alegada por la demandante según la cual aumentó sus tarifas todos los años durante el período de que se trata cuando los miembros del acuerdo no habían previsto ninguna modificación de las tarifas no basta para excluir su responsabilidad por haber infringido el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Es necesario señalar, por una parte, que la demandante no optó por una reducción de los precios sino por un aumento de éstos y, por otra, que dicha modificación podía responder a la necesidad de equilibrar las tarifas para tener en cuenta las fluctuaciones de las monedas ocurridas en aquella época. Por último, procede observar que el examen del comportamiento adoptado en la práctica por la demandante no puede tener más que un valor relativo en la evaluación de la existencia de la infracción puesto que ha quedado acreditado que, antes y después de este período, participó en reuniones durante las cuales los representantes de las empresas afectadas tuvieron comportamientos claramente prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado.

131 Se desprende de todos estos documentos que la Comisión podía considerar que, durante el período comprendido entre las dos reuniones, las prácticas colusorias sobre los niveles de precios que debían aplicarse a los vehículos industriales en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi continuaban y que la demandante participó en ellas.

d) Sobre la falta de distanciamiento

132 La demandante alega que después de que su representante en Grecia participase en la reunión de que se trata ella le envió con carácter oficial, el 1 de diciembre de 1993, un documento interno en el que su dirección comercial excluía radicalmente la adhesión a cualquier forma de colusión con otras empresas. Destaca que esta comunicación escrita fue acompañada i) de una comunicación verbal al organizador de la reunión, el Sr. Sfinias, para que, por una parte, tomase nota de su falta de apoyo a la política de aumento de precios tratada durante la reunión

y, por otra, comunicase esta negativa a las demás empresas y ii) de la decisión de no practicar ningún aumento de precios, que contradecía totalmente las afirmaciones contenidas en el fax de Minoan de 24 de noviembre de 1993. La demandante considera que estos documentos prueban su distanciamiento respecto a las cuestiones debatidas durante la reunión.

133 La demandante señala que exigir en el caso de autos una prueba de distanciamiento público del objeto de las prácticas colusorias equivale a exigir una prueba imposible y, por tanto, propone que se precise el sentido de la expresión «distanciarse públicamente». En efecto, afirma que en un contexto en el que la regla general es no levantar acta de las reuniones y que los participantes no tomen notas para informar del tenor de las conversaciones, el criterio del distanciamiento no exige una declaración por escrito dirigida a los competidores. Si el Tribunal de Primera Instancia considerase que una postura tan clara no basta, habría que concluir que, más que un criterio de apreciación de la fiabilidad de los motivos de oposición, la exigencia de distanciamiento constituye ya por sí sola un elemento de la acusación puesto que no ofrece a la empresa incriminada ninguna posibilidad de probar su buena fe.

134 La Comisión sostiene que la nota interna de 1 de diciembre de 1993 tiene un valor probatorio limitado porque, en caso contrario, sería fácil para una empresa que hubiera participado en prácticas colusorias eludir su responsabilidad elaborando meros documentos internos. Además, afirma que esta voluntad de no respetar el acuerdo no se exteriorizó: una simple llamada telefónica, la de la demandante a ETA, no permite concluir que la demandante abandonase realmente el acuerdo.

135 El Tribunal de Primera Instancia recuerda que la doctrina del distanciamiento público forma parte de un principio jurisprudencial según el cual, cuando una empresa ha participado en reuniones con un contenido ilegal, su exención de responsabilidad sólo puede derivarse de la prueba de que se distanció formalmente del contenido de dichas reuniones (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Tréfileurope/Comisión, T-141/89, Rec. p. II-791; sentencias Sarrió/Comisión y PVC II, antes citadas), distanciamiento que corresponde acreditar a la empresa imputada aportando la prueba de que su

participación en las reuniones no estaba guiada en absoluto por un espíritu contrario a la competencia y demostrando que informó a sus competidores de que ella participaba con unas intenciones diferentes a las suyas (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, Chemie Linz/Comisión, T-15/89, Rec. p. II-1275, apartado 135). En consecuencia, el concepto de distanciamiento público como elemento de exención de responsabilidad debe interpretarse de manera restrictiva.

136 Es cierto que el hecho de adoptar instrucciones internas que clarifiquen la voluntad de la empresa de no alinearse con los competidores participantes en prácticas colusorias, como hizo la demandante en el caso de autos, constituye una medida de organización interna que debe considerarse positiva. Sin embargo, a efectos de la imputación de una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado, a falta de pruebas de la exteriorización de dichas instrucciones internas, la Comisión no podía considerar que la demandante se había distanciado del acuerdo.

137 Al contrario de lo que afirma la demandante, no se exige la aportación de una prueba imposible. Para quedar exenta de responsabilidad como consecuencia del distanciamiento, la empresa que participó en reuniones con un objeto contrario a la competencia debe simplemente comunicar de manera suficientemente clara a las demás compañías representadas que, a pesar de las apariencias, está en desacuerdo con las prácticas prohibidas llevadas a cabo por éstas. El hecho mencionado por la demandante de que este tipo de reuniones se celebren en un contexto caracterizado por la falta de actas de las reuniones y de notas tomadas por los participantes no permite matizar el alcance del distanciamiento público exigido para reconocer la exención de responsabilidad. Por el contrario, en tal contexto, sólo una empresa que acredite haber manifestado de manera firme y clara su desacuerdo puede cumplir el criterio del distanciamiento público tal como lo exige la jurisprudencia. Pues bien, al contrario de lo que sugiere la demandante, no se desprende de dicha jurisprudencia que la prueba del distanciamiento de una empresa dependa únicamente de las afirmaciones realizadas por sus competidores. Se exige demostrar que el medio elegido por la empresa para distanciarse públicamente ha tenido efectivamente por resultado poner en conocimiento de las demás empresas presentes en la reunión su desacuerdo.

138 En tales circunstancias, el documento interno de 1 de diciembre de 1993 de la dirección comercial de la demandante no basta para aportar la prueba de su distanciamiento. A falta de pruebas documentales, el hecho alegado de que esta comunicación interna fue acompañada de una comunicación verbal por teléfono al organizador de la reunión, el Sr. Sfinias, para que tomase nota de su falta de apoyo a la política de aumento de precios tratada durante la reunión y comunicase esta negativa a las demás empresas, no tiene mayor valor probatorio. Si la demandante quería efectivamente separarse del objeto del acuerdo, habría podido indicar claramente a sus competidores, durante la reunión del 24 de noviembre de 1993 o posteriormente por escrito, que ya no quería ser considerada participante del acuerdo. Por último, ya que la voluntad de la demandante de no respetar el acuerdo, expresada en el documento interno, no se exteriorizó, cabe estimar que esta actitud constituía un intento de engañar a los demás miembros del acuerdo, que esperaban que éste se respetase, lo que, como destaca la Comisión, confirmaría la participación, aun infiel, de la empresa en el propio acuerdo.

139 Se desprende de lo anterior que la demandante no demostró el distanciamiento exigido por la jurisprudencia para poder considerar que su participación en la reunión no prueba su adhesión a las prácticas colusorias.

140 En tales circunstancias, no procede considerar que las anteriores consideraciones, relativas a la prueba de la participación de la demandante en las prácticas colusorias, queden desvirtuadas por las alegaciones basadas en el supuesto carácter autónomo y previo a la reunión de la decisión de la demandante de no aumentar sus precios para 1994. Esta decisión no constituye por sí sola una prueba de distanciamiento. Lo mismo sucede con las alegaciones referentes a los supuestos motivos por los cuales la demandante participó en la reunión. A este respecto, debe señalarse que el documento no menciona en modo alguno el hecho de que los participantes de la reunión discutiesen la cuestión de la introducción y de la aplicación del IVA comunitario.

e) Sobre la alegación basada en la presencia de la demandante en dos reuniones únicamente

141 La demandante sostiene que su caso era tan particular que su participación en dos reuniones con un objeto contrario a la competencia no bastaba para considerar acreditada su adhesión a las prácticas colusorias. Afirma que su situación es análoga a la de la empresa Prat Cartón en el «asunto cartoncillo», que dio lugar a la sentencia Sarrió/Comisión, antes citada, en la cual el Tribunal de Primera Instancia estimó que la mera asistencia a una reunión, aunque no exista un distanciamiento expreso, puede no constituir una prueba suficiente de la participación de una empresa en una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

142 No obstante, es necesario recordar que en el caso de autos no se discute la presencia de la demandante en dos reuniones con un objeto contrario a la competencia y que se ha declarado acreditado que estas dos reuniones se encuadraban en el contexto de un acuerdo duradero en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Por tanto, no son trasladables al caso de la demandante las consideraciones que llevaron al Tribunal de Primera Instancia a excluir a Prat Cartón de las prácticas colusorias en la sentencia Sarrió/Comisión, antes citada, que se basaban en que esta empresa sólo había participado en una reunión y posteriormente no había seguido en modo alguno las decisiones adoptadas durante dicha reunión, por lo que el contenido de la reunión había tenido para ella un carácter excepcional. Fue en estas circunstancias particulares en las que el Tribunal de Primera estimó que «no [cabía] reprochar a dicha empresa que no se distanciara públicamente del contenido de los debates de dicha reunión» (sentencia Sarrió/Comisión, antes citada, apartado 211).

143 Por último, procede señalar que el Tribunal de Primera Instancia ha declarado que la frecuencia de la presencia de una empresa en las reuniones entre operadores no afecta a su participación en la infracción, sino a su grado de participación (sentencia PVC II, antes citada, apartado 939). Resulta de ello que debe distinguirse entre la prueba de la participación en una infracción y la evaluación del grado de participación, relevante a la hora de determinar la multa. En el presente asunto, eso fue precisamente lo que hizo la Comisión al tomar en consideración en la determinación del importe de la multa la participación limitada de la demandante en las prácticas colusorias y al concederle una reducción por haber desempeñado sólo un papel pasivo (considerando 164 de la Decisión).

144 Se desprende de las anteriores consideraciones que la Comisión actuó acertadamente al considerar que la participación de la demandante en las dos reuniones de que se trata era un indicio inequívoco de su participación en las prácticas colusorias.

f) Conclusión

145 Dado que se ha acreditado suficientemente la participación de la demandante en las prácticas colusorias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, debe desestimarse la primera parte de este motivo.

Sobre la segunda parte del motivo, invocada con carácter subsidiario y basada en el error de calificación de la infracción cometida por la demandante

146 La demandante sostiene, con carácter subsidiario, que la Comisión no apreció de manera adecuada el tipo de infracción que eventualmente cometió. La demandante, que se limitó a proporcionar información comercial, participó a lo sumo en un intercambio de información sobre las tarifas aplicables al transporte de vehículos industriales y no en prácticas colusorias, puesto que siempre se abstuvo de concertarse con sus competidores sobre la política comercial que mantendría. Pues bien, la demandante alega que este intercambio de información constituye sin lugar a dudas una infracción menos grave que las prácticas colusorias.

147 Es necesario observar que en el caso de autos la Comisión no basa su Decisión en simples intercambios de información comercial de carácter contrario a la competencia entre competidores. La Decisión se basa en la declaración de la existencia de prácticas colusorias prolongadas sobre los precios aplicables al transporte de vehículos automóviles en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Se ha considerado acreditado que durante las reuniones las empresas a que se refiere

el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, entre las cuales se encuentra la demandante, procedieron a la toma de iniciativas sobre precios y a intercambios de información respecto a las tarifas aplicables al transporte de vehículos industriales a lo largo de varios años y se ha declarado que estas iniciativas constituían la expresión de una voluntad común de comportarse en el mercado de una determinada manera y, por tanto, que la Comisión podía calificar estos hechos de infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Esta constatación se realizó a partir de un conjunto de documentos y de declaraciones de algunas de las empresas afectadas, que acreditan suficientemente con arreglo a Derecho la existencia de las prácticas colusorias.

148 Por último, procede señalar que durante las reuniones en las que participó la demandante las empresas representadas no se limitaron simplemente a intercambiar información. Basta con recordar, a modo de ejemplo, el tenor del fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990 y, en particular, la referencia al acuerdo final, que debe interpretarse como la prueba de que este acuerdo constituye el acto final de una serie de conversaciones anteriores entre todas las compañías navieras interesadas, incluida la demandante, que tenían por objeto la fijación de las tarifas. Se desprende de ello que no puede estimarse la alegación formulada por la demandante en esta parte del motivo.

149 Por tanto, debe desestimarse esta segunda parte del motivo.

150 En consecuencia, debe desestimarse el segundo motivo en su totalidad.

Sobre el tercer motivo, basado en la violación de los principios de equidad y de no discriminación

Alegaciones de las partes

151 La demandante afirma que las pruebas consideradas inculpatorias por la Comisión contra ella son análogas a las relativas a la participación en la

infracción de otras compañías como AK Ventouris y HML. Según la demandante, como la Comisión estimó que no disponía de pruebas suficientes para sancionar a estas empresas, trató de manera distinta y sin justificación situaciones casi idénticas y, por consiguiente, infringió manifiestamente el artículo 190 del Tratado. La demandante sostiene que el razonamiento seguido por la Comisión para no imputarles la infracción podría habérsele aplicado asimismo habida cuenta de su posición.

152 La demandante reprocha a la Comisión que la participación de AK Ventouris en la reunión del 23 de noviembre de 1993 no constituyese un indicio suficiente para imputarle la participación en las prácticas colusorias cuando su participación en dos reuniones fue calificada de contraria a la competencia.

153 Afirma que sucede lo mismo por lo que se refiere a HML, compañía citada en dos documentos (fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990 y de 8 de diciembre de 1989) y en relación con la cual, según la demandante, la Comisión disponía de un baremo firmado por el representante de HML para confirmar su aceptación de las tarifas acordadas. La demandante critica que, en el caso de HML, la Comisión, aparentemente en nombre del principio según el cual el hecho de haber participado en una sola reunión no puede considerarse un indicio suficiente de una infracción, principio que por lo demás no se ha aplicado en el caso de autos, se negase a condenar el comportamiento de una empresa que manifiestamente había suscrito un acuerdo contrario a la competencia, mientras que está claro que ella misma fue sancionada sin que existiese ningún documento que expresase su consentimiento para celebrar un acuerdo. Por último, afirma que la diferencia de trato no es objeto de justificación alguna por parte de la Comisión, lo que confirma la infracción del artículo 190 del Tratado invocada.

154 Por último, por lo que respecta a la compañía Med Link, la demandante estima que sucedió a la compañía Med Lines en 1993, según se desprende de la consulta del «Lloyd's Register of Ships» y del «Skolarikos, Greek Marchant Marine Directory». La demandante considera que la Comisión hubiera podido refutar con facilidad las explicaciones de la compañía Med Link y sostiene que, al

abstenerse de imputarle la infracción, no sólo infringió el artículo 85 del Tratado, sino que también violó los principios de no discriminación y de igualdad de trato.

155 Habida cuenta de lo anterior, la demandante estima que debería anularse la Decisión por violación de los principios generales de igualdad y de no discriminación, que constituyen principios fundamentales del Derecho comunitario, y por motivación insuficiente y contradictoria.

156 La Comisión niega la procedencia de este motivo. Recuerda que, según jurisprudencia reiterada, debe conciliarse el respeto del principio de igualdad de trato con el principio de legalidad, según el cual nadie puede invocar en su provecho una ilegalidad cometida en favor de otro (sentencias Mayr-Melnhof/Comisión, antes citada, apartado 334, y Cascades/Comisión, antes citada, apartado 259). Afirma que en el caso de autos la eventual ilegalidad sería el hecho de no haber dirigido la Decisión a AK Ventouris y no el hecho de haberla dirigido a la demandante.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

157 Resulta de una jurisprudencia consolidada que el respeto del principio de igualdad de trato debe conciliarse con el principio de legalidad, según el cual nadie puede invocar en su provecho una ilegalidad cometida en favor de otro (sentencias Mayr-Melnhof/Comisión, antes citada, apartado 334, y Cascades/Comisión, antes citada, apartado 259).

158 Se desprende de ello que no pueden acogerse las alegaciones de la demandante puesto que se ha declarado anteriormente que la Comisión actuó acertadamente al imputar a la demandante la participación en las prácticas colusorias a que se refiere la Decisión. En efecto, aun suponiendo que la Comisión se equivocase al no incluir a otras compañías como HML, Med Link y AK Ventouris entre las destinatarias de la Decisión, debido a una apreciación incorrecta de las pruebas disponibles, la demandante no podría beneficiarse de este error, que no afecta a su participación en las prácticas colusorias.

159 Por último y en cualquier caso, es necesario observar que, al contrario de lo que afirma la demandante, las situaciones de estas otras empresas no eran idénticas a la suya. En efecto, la situación de la demandante era distinta de la de AK Ventouris, ya que la demandante participó en dos reuniones y formó parte del acuerdo durante tres años mientras que AK Ventouris asistió a una única reunión. Por lo que respecta a HML, fue mencionada en un solo documento, el fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990 (considerando 117 de la Decisión), y la Comisión señaló que la mención de dicha sociedad en el considerando 16 de la Decisión fue consecuencia de un error de impresión y se refería en realidad a la compañía ML (Mediterranean Lines o Med Lines). Por último, en cuanto a Med Link, la Comisión tuvo dificultades para determinar si esta sociedad había sucedido a Med Lines, situación completamente distinta a la de la demandante.

160 Resulta de lo anterior que debe desestimarse el tercer motivo.

Sobre el cuarto motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 85 del Tratado por falta de afectación sensible del comercio entre Estados miembros

Alegaciones de las partes

161 La demandante considera que en el caso de autos no se cumplía el requisito de la afectación del comercio entre Estados miembros. A este respecto, alega que los

datos relativos al volumen del transporte y al número de operadores durante el período correspondiente en la línea Brindisi-Patras muestran no sólo que el número de trayectos efectuados y el número de camiones transportados aumentaron constantemente, sino también que durante este período entraron en el mercado varios de los nuevos operadores. Por tanto, dado que el mercado siguió desarrollándose de manera regular, no sufrió la menor consecuencia derivada del acuerdo.

162 La Comisión niega la procedencia de este motivo y considera que en las circunstancias del caso de autos, para probar que se cumple el requisito de la afectación del comercio entre Estados miembros, basta con demostrar la existencia del tráfico entre Grecia e Italia. Afirma que la circunstancia de que, por otro lado, el acuerdo tuviese el efecto de aumentar los intercambios carece de importancia.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

163 El requisito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado relativo al perjuicio causado al comercio intracomunitario se cumple si se demuestra que el acuerdo altera el curso natural de los flujos comerciales y perjudica así el comercio intracomunitario, imponiendo un desarrollo del comercio distinto del que se produciría si no existiese el acuerdo (sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/Comisión, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429, apartado 429; de 15 de mayo de 1975, Frubo/Comisión, 71/74, Rec. p. 563, apartado 38, y de 11 de julio de 1985, Remia/Comisión, 42/84, Rec. p. 2545, apartado 22).

164 Como en el caso de autos se trata de prácticas colusorias relativas a los precios del transporte de vehículos industriales en rutas marítimas que unen Grecia e Italia, no cabe cuestionar la posibilidad de que afecten a los intercambios.

165 No puede acogerse la alegación de la demandante basada en que el volumen del transporte y el número de operadores en la línea Brindisi-Patras aumentaron constantemente durante el período correspondiente. En primer lugar, es plausible que, si no hubiesen existido las prácticas colusorias de que se trata, el número de camiones transportados hubiese podido aumentar de manera aún más sensible. En segundo lugar, el requisito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado relativo a la afectación de los intercambios no podía depender de la aportación de una prueba de la afectación efectiva, puesto que el artículo 85, apartado 1, del Tratado se refiere a los acuerdos y prácticas concertadas que tengan por «objeto» o «efecto» restringir la competencia y afectar a los intercambios.

166 Se desprende de lo anterior que debe desestimarse este motivo.

II. *Sobre las pretensiones subsidiarias destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa impuesta por la Decisión*

167 En apoyo de sus pretensiones subsidiarias, destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa impuesta por la Decisión, la demandante invoca un motivo basado en la infracción del Reglamento nº 4056/86 en relación con ella por haberle impuesto una multa y por haber apreciado de manera errónea tanto la gravedad como la duración de la infracción.

168 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia subsidiariamente que anule el artículo 2 de la Decisión en la medida en que le impone una multa de 0,98 millones de ecus. Sostiene que sus actuaciones no tienen suficiente gravedad para ser sancionadas con una multa, en el supuesto de que el Tribunal de Primera Instancia considere que el mero hecho de participar pasivamente en dos reuniones con un contenido eventualmente contrario a la competencia constituye una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Destaca, en particular, la pasividad de su comportamiento, el distanciamiento respecto a las decisiones adoptadas durante las reuniones en las que participó, el reducido número de pruebas contra ella y el escaso impacto comercial de las presuntas prácticas colusorias.

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

170 Es necesario recordar que, en el marco del Reglamento nº 4056/86, la Comisión dispone de un margen de apreciación al fijar el importe de las multas, a fin de lograr que las empresas ajusten su comportamiento a las normas sobre la competencia (véanse en este sentido, por analogía las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Martinelli/Comisión, T-150/89, Rec. p. II-1165, apartado 59; de 11 de diciembre de 1996, Van Megen Sports/Comisión, T-49/95, Rec. p. II-1799, apartado 53, y de 21 de octubre de 1997, Deutsche Bahn/Comisión, T-229/94, Rec. p. II-1689, apartado 127).

171 Se desprende de ello que, como la infracción imputada a la demandante se ha considerado suficientemente acreditada con arreglo a Derecho, ésta no puede reprochar a la Comisión que le impusiese una multa en virtud del artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86.

172 Por lo que se refiere al importe de la multa y a su proporcionalidad respecto a la infracción imputada, la demandante formula una serie de alegaciones relativas a la apreciación de la gravedad y de la duración de la infracción que se le imputa, que procede examinar por separado.

A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la infracción del artículo 19 del Reglamento nº 4056/86 en la apreciación de la gravedad de la infracción

Alegaciones de las partes

173 La demandante expone que la Decisión la calificó erróneamente de operador mediano, que la Comisión hizo una evaluación errónea del volumen de negocios de referencia y que infringió el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 al imponerle una multa superior al 10 % de su volumen de negocios.

174 La demandante observa que, a efectos del cálculo del importe de la multa, la Comisión la consideró un operador mediano sobre la base de su volumen de negocios global obtenido en 1993, el último año entero de la infracción para casi todas las compañías. Pues bien, la demandante alega que, para determinar correctamente las repercusiones reales de su comportamiento sobre la competencia, en el sentido adoptado en las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA (DO 1998, C 9, p. 3; en lo sucesivo, «Directrices»), la Comisión debe basarse en el volumen de negocios obtenido en la línea marítima afectada por la presunta infracción. Por tanto, en el caso de autos, debiera haberse basado en el volumen de negocios obtenido por el transporte de vehículos industriales en la línea Brindisi-Patras. La demandante afirma que el hecho de que la Comisión eligiese tomar en consideración para todas las compañías el volumen de negocios global obtenido en 1993 la penaliza injustamente ya que la infracción que se le imputa afecta a una sola línea de transbordadores, Brindisi-Patras, y en dicha línea a un solo tipo de servicios ofrecidos, el transporte de vehículos industriales. Pues bien, la mayor parte de las compañías implicadas fueron consideradas responsables de una infracción relativa a varias líneas —por lo que respecta a Minoan, Anek, Strintzis y Karageorgis, la infracción afecta a todas las líneas— y a varios tipos de servicios —por lo que se refiere a Minoan, Anek, Strintzis y Karageorgis, tanto al transporte de pasajeros como al de vehículos industriales—. En efecto, la demandante considera incomprensible que una compañía a la que se imputa una infracción mucho menos grave, debido a sus repercusiones sobre la competencia y a su duración, y con un objeto más limitado sea sancionada sobre la base de su volumen de negocios global, pese a que un 95 % de éste no tiene ninguna relación con la presunta infracción.

175 La demandante sostiene además que, aunque la Comisión afirmó que había tomado en consideración el volumen de negocios obtenido en 1993 por el transporte por transbordador roll-on roll-off, por lo que se refiere a ella se basó en el volumen de negócios global, que es superior al obtenido por los servicios de transbordador roll-on roll-off únicamente (81.200 millones de ITL en lugar de 68.700 millones de ITL en 1993). Según la demandante, la Comisión nunca tuvo conocimiento de su volumen de negocios obtenido por el transporte por transbordador roll-on roll-off porque nunca preguntó por él.

176 A juicio de la demandante, dado que en 1993 obtuvo aproximadamente el 5 % de su volumen de negocios global por el transporte de vehículos industriales en la línea Brindisi-Patras, esto es, 4.300 millones de ITL respecto a un total de 81.200 millones de ITL, debe reducirse proporcionalmente el volumen de negocios de referencia utilizado para determinar su tamaño. Si eso se hiciese, la relación entre su volumen de negocios y el de Minoan se situaría muy por debajo del índice de 0,4 que figura en el considerando 151 (cuadro 1) de la Decisión y, por consiguiente, debería ser considerada un «operador pequeño», lo que sería más adecuado.

177 A continuación, la demandante sostiene que la multa de 980.000 ecus que se le impuso corresponde aproximadamente al 54 % de su volumen de negocios obtenido por el servicio afectado por la infracción. Alega que, si bien la Comisión dispone de un amplio margen de apreciación para elegir el volumen de negocios de referencia, la desproporción que se da en el presente asunto entre el volumen de negocios global y el volumen de negocios relativo es tan grande que, en su caso la Comisión debería haber calculado la multa que le impuso a partir del segundo y no del primero, por iniciativa propia y por razones fundamentales de equidad.

178 La demandante reprocha asimismo a la Comisión que impusiese a los operadores medianos —de los que forma parte— una multa que ascendía al 65 % del importe de las multas impuestas a los operadores grandes, un porcentaje que considera demasiado elevado y desproporcionado cuando la relación entre el volumen de negocios de Minoan —el operador principal— y los operadores medianos estaba comprendida entre 0,45 y 0,26 -0,40 en su caso preciso— y en su límite inferior se acercaba esencialmente a la del único «operador pequeño», Marlines, a quien se

impuso una multa igual al 20 % del importe de las multas impuestas a los operadores grandes. Añade que la mayoría de los operadores medianos fueron sancionados a partir de un importe de base superior, en términos de porcentaje del volumen de negocios, al de la multa impuesta a los dos operadores principales, a saber el 3,3 % por lo que respecta a ella.

179 Por último, la demandante sostiene que la Comisión determinó en la práctica los importes de la multa contradiciendo su propia afirmación contenida en el considerando 151 de la Decisión según la cual: «[El año 1993] 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». En apoyo de esta opinión, la demandante presenta un cuadro que demuestra que la multa que se le impuso representa el 2,45 % de su volumen de negocios total, mientras que la que se impuso a la principal instigadora de las prácticas colusorias, Minoan, sólo representa el 3,26 % de esta cifra, cuando Minoan, al contrario que la demandante, participó en todos los comportamientos sancionados y lo hizo a lo largo de toda la duración de la infracción tomada en consideración en la Decisión. La demandante afirma que, al actuar así, la Comisión penalizó a las compañías como la demandante, que fueron condenadas, en términos absolutos, con mayor severidad que los grandes operadores, quienes, sin embargo, participaron en todas las infracciones durante un período mucho más largo.

180 La Comisión niega la fundamentación de las críticas de la demandante. Con carácter preliminar, recuerda que la Decisión aplica el nuevo método de la Comisión para calcular las multas, expuesto en las Directrices. Destaca que estas orientaciones se publicaron como reacción a las observaciones realizadas por el Tribunal de Primera Instancia en tres sentencias de 6 de abril de 1995 en las que expresaba claramente la necesidad de que la Comisión exponga todos los elementos sobre la base de los cuales fija las multas (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Société métallurgique de Normandie/Comisión, T-147/89, Rec. p. II-1057; Tréfilunion/Comisión, T-148/89, Rec. p. II-1063, apartado 142, y Société des treillis et panneaux soudés/Comisión, T-151/89, Rec. p. II-1191). Añade que, según el nuevo método, las multas no

se determinan como un porcentaje del volumen de negocios global de las empresas afectadas porque la Comisión ha querido tener en cuenta, como base, una cifra expresada en términos absolutos (en ecus) elegida en función de la gravedad de la infracción en conjunto. Este enfoque está en sintonía con la jurisprudencia que reconoce la posibilidad de tomar en consideración un gran número de parámetros en lugar de atribuir una importancia excesiva al volumen de negocios para calcular el importe de la multa (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de junio de 1983, Musique diffusion française/Comisión, asuntos acumulados 100/80 a 103/80, Rec. p. 1825, apartados 120 y 121, y sentencia PVC II, antes citada, apartado 1230). Dicho enfoque refleja la idea de que, desde el punto de vista económico, el volumen de negocios no proporciona indicaciones muy precisas sobre el perjuicio causado por la infracción ni sobre el beneficio eventualmente obtenido gracias a ella por la empresa ni, por consiguiente, sobre el importe de la multa necesaria para lograr un efecto disuasorio suficiente. La Comisión estima que la determinación de las multas impuestas a las empresas que participaron en una misma infracción debe basarse más bien en el papel desempeñado por cada una de ellas, instigadora o mera ejecutora, y en su grado de colaboración con la Comisión. Señala que, en la práctica, el perjuicio que puede haber provocado una infracción considerada en conjunto y el beneficio obtenido por cada uno de los participantes en ella no son necesariamente proporcionales a su volumen de negocios.

181 La Comisión alega que aplicó plenamente las Directrices al caso de autos. Como punto de partida, consideró que un acuerdo de fijación de precios constituye una infracción muy grave (considerando 147 de la Decisión). Sin embargo, teniendo en cuenta la repercusión real de la infracción en el mercado y el hecho de que el mercado geográfico afectado constituía una parte limitada del mercado común, estimó que la infracción de que se trataba debía ser considerada sólo una infracción grave (considerando 150 de la Decisión). Además, la Comisión afirma que tuvo en cuenta la capacidad efectiva de los autores de la infracción de causar un perjuicio importante y, por consiguiente, fijó los importes de las multas en un nivel que permitiese garantizar a la multa un efecto suficientemente disuasorio. Por último, tomó en consideración el tamaño de las empresas para imponer multas más gravosas a las empresas más grandes, distinción que se realizó utilizando el volumen de negocios obtenido en 1993 como indicio relativo.

182 La Comisión estima que este procedimiento es conforme a la jurisprudencia, ya que el órgano jurisdiccional comunitario nunca ha expresado su preferencia por que se fijen las multas según un porcentaje del volumen de negocios, ya sea el

volumen de negocios global de la empresa o el obtenido en el mercado en el que se cometió la infracción. De hecho, siempre se ha esperado de la Comisión que graduase el importe de las multas «en función de las circunstancias de la infracción y de la gravedad de la misma» (sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de noviembre de 1985, Krupp/Comisión, 183/83, Rec. p. 3609, apartado 97) y que apreciase la gravedad de la infracción teniendo en cuenta «en particular, la naturaleza de las restricciones impuestas a la competencia» (sentencia Chemiefarma/Comisión, antes citada, apartado 176; sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1970, Boehringer/Comisión, 45/69, Rec. p. 769, apartado 53, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 23 de febrero de 1994, CB y Europay/Comisión, asuntos acumulados T-39/92 y T-40/92, Rec. p. II-49, apartado 143). Por su parte, el Tribunal de Primera Instancia ha confirmado la idea de que la adecuación de las multas debe apreciarse respecto a «la naturaleza y a la gravedad intrínseca de la infracción» (sentencia CB y Europay/Comisión, antes citada, apartado 147), y ha puesto de manifiesto constantemente los factores esenciales de la apreciación de la gravedad de la infracción así como la obligación de la Comisión de lograr que su actuación tenga efecto disuasorio, en particular por lo que se refiere a las infracciones que perjudiquen de manera particularmente grave la consecución de los objetivos de la Comunidad (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, ICI/Comisión, T-13/89, Rec. p. II-1021, apartados 352 y 385, y de 22 de octubre de 1997, SCK y FNK/Comisión, asuntos acumulados T-213/95 y T-18/96, Rec. p. II-1739, apartado 246).

183 La Comisión afirma que el órgano jurisdiccional comunitario se limita a comprobar que, en la determinación de la multa, la Comisión cumplió tres requisitos: la adecuación de las multas a la naturaleza de la infracción, a la gravedad intrínseca de ésta y a la garantía de un efecto disuasorio. A continuación, en una segunda etapa de su apreciación, dicho órgano jurisdiccional analiza la importancia, la pertinencia y la adecuación de los factores particulares tomados en consideración por la Comisión en cada caso individual y, en una última etapa de razonamiento, comprueba si los factores escogidos se aplicaron correctamente. Por tanto, la Comisión afirma que puede tener en cuenta toda una serie de factores, bajo el control del Tribunal de Justicia, y que el volumen de negocios relativo al mercado en el que se cometió la infracción es uno de los factores que puede tener en cuenta pero no es en modo alguno obligatorio (véanse, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de febrero de 1990, Tipp-Ex/Comisión, C-279/87, Rec. p. I-261, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, SCA Holding/Comisión, T-327/94, Rec. p. II-1373, apartado 184).

184 Por último, la Comisión señala que la demandante no niega que, después de determinar el grado de gravedad de la infracción por su naturaleza y el tipo de restricción impuesta por el acuerdo de que se trata a la competencia, la Comisión graduó el importe de la multa según el tamaño de las empresas, utilizando como criterio el volumen de negocios obtenido por cada una de ellas en 1993 en el mercado en el que se declaró la existencia de la infracción, es decir las tres rutas entre Grecia e Italia consideradas conjuntamente. La Comisión considera que lo que la demandante impugna mediante sus alegaciones es una vez más la definición del mercado de referencia, que, según ésta, debería limitarse a la única ruta en la que opera la demandante, la línea Patras-Bari-Brindisi.

185 Por lo que respecta a la alegación relativa a la imposición a la demandante de una multa por un importe equivalente al 65 % de la multa impuesta a los grandes operadores de transbordadores, la Comisión hace referencia a la jurisprudencia del Tribunal de Primera Instancia (sentencia Martinelli/Comisión, antes citada), según la cual la Comisión dispone de cierto margen de apreciación al fijar las multas. En efecto, afirma que no está obligada a aplicar una fórmula matemática precisa (sentencia Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión, antes citada, apartado 119) ni a respetar una proporcionalidad perfecta entre las multas impuestas a los operadores grandes y medianos.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

186 La demandante acusa a la Comisión de haber calculado la multa haciendo caso omiso del alcance de la infracción tomada en consideración contra ella, que consiste únicamente en una infracción en la línea Patras-Bari-Brindisi y sólo se refiere a los precios aplicables al transporte de vehículos industriales, a diferencia de las prácticas colusorias en la línea Patras-Ancona, que afectaban asimismo a los precios aplicables al transporte de pasajeros y de sus vehículos. Por tanto, la demandante se considera tratada injustamente en el cálculo de la multa en relación con las demás empresas destinatarias de la Decisión que participaron más activamente en los comportamientos sancionados por la Comisión. La

demandante afirma que al actuar así la Comisión le impuso una multa desproporcionada respecto a la importancia de la infracción imputada. Además, al determinar el importe de las multas, en el caso de la demandante, la Comisión aplicó mal su propio método de cálculo, que, según se indica en el considerando 151 de la Decisión, consiste en comparar el tamaño relativo de las compañías para poder 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».

187 Es necesario recordar la manera en que la Comisión determinó el importe de base de la multa en el caso de autos.

188 Es sabido que la Comisión calculó el importe de las multas en el caso de autos partiendo del razonamiento, expuesto en el considerando 144 de la Decisión, consistente en considerar que los dos acuerdos cuya existencia estima acreditada en la Decisión forman parte de «una única infracción». La Comisión señala que, debido a que se comprobó la existencia de la infracción en las tres rutas, respecto a las cuales se consideraba que formaban un único mercado, se fijó la multa de base teniendo en cuenta el volumen de negocios de las empresas en todo el mercado de servicios de transbordadores entre Grecia e Italia.

189 En efecto, de los considerandos 157 y 158 de la Decisión resulta que la Comisión calculó las multas partiendo de un importe de base único para todas las empresas, modulado en función de su respectivo tamaño, pero sin realizar distinción alguna según su participación en una o en las dos infracciones sancionadas.

190 Pues bien, es necesario recordar que se ha declarado que la parte dispositiva de la Decisión muestra claramente que la Comisión sancionó dos infracciones distintas y que a la demandante sólo se le imputaba la participación en las prácticas colusorias sancionadas en el artículo 1, apartado 2, a saber las relativas a los

precios aplicables a los vehículos industriales en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Se desprende de ello que la multa impuesta a la demandante se calculó partiendo de la premisa errónea de que la Decisión sancionaba una única infracción relativa a las tres rutas.

191 Por tanto, la Comisión sancionó de la misma manera a las empresas que habían participado en las dos infracciones y a las que sólo habían participado en una de ellas, desconociendo el principio de proporcionalidad. Pues bien, por razones de equidad y de proporcionalidad, es necesario que las compañías cuya participación quedó circunscrita a un único acuerdo sean condenadas de forma menos severa que las compañías que participaron en todos los acuerdos controvertidos. La Comisión no puede sancionar con igual severidad a las compañías a las que la Decisión imputa ambas infracciones que a aquellas, como la demandante, a las que sólo se les imputa una de las infracciones.

192 Resulta de ello que, puesto que la demandante sólo fue declarada responsable de haber participado en las prácticas colusorias sancionadas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, se le impuso una multa desproporcionada respecto a la importancia de la infracción cometida.

193 Debe declararse asimismo que, al actuar de este modo, la Comisión aplicó de manera errónea su propio método de cálculo del importe de base derivado de la gravedad de la infracción. En efecto, del considerando 151 de la Decisión se desprende que en el caso de autos la Comisión consideró «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». El cuadro expuesto en este considerando muestra el tamaño relativo de cada una de las compañías afectadas respecto a Minoan, el principal operador del mercado. En la última frase de este considerando se afirma, cosa que la Comisión ha confirmado en sus escritos procesales, que la comparación de los tamaños relativos se basa en el volumen de negocios obtenido en 1993 por todos los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off prestados por las empresas afectadas en rutas del mar Adriático, es decir en el mercado en el que,

según la Comisión, se había declarado la existencia de la infracción, a saber las tres rutas entre Grecia e Italia consideradas conjuntamente. A juicio de la Comisión, «[el año 1993] 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» (considerando 151, *in fine*).

194 Además, en dicho cuadro se reparte a las empresas destinatarias de la Decisión en tres categorías: operadores grandes, medianos y pequeños. En él se indica que la demandante era un operador mediano y que su tamaño equivale al 40 % del de Minoan, sin distinguir entre las empresas que participaron únicamente en uno de los acuerdos controvertidos, como la demandante, y las que participaron en los dos acuerdos sancionados. Además, del considerando 152 de la Decisión se desprende que la Comisión consideró que el importe de base de la multa impuesta a los operadores medianos, incluida la demandante, debía ascender al 65 % de la multa impuesta a Minoan. De acuerdo con este enfoque, el cuadro expuesto en el considerando 158 de la Decisión muestra que, por lo que se refiere a los operadores medianos, entre los cuales se encuentra la demandante, el importe de base tomado en consideración en función de la gravedad asciende a 1,3 millones de ecus, mientras que en el caso de los operadores grandes asciende a 2 millones.

195 Resulta de los autos que en 1993, el año utilizado por la Comisión como año de referencia para comparar los tamaños de las empresas, la demandante sólo obtuvo por la actividad objeto del acuerdo sancionado, el transporte de vehículos industriales en la línea Brindisi-Patras, una parte pequeña de su volumen de negocios global.

196 Pues bien, en la medida en que la Comisión evaluó el tamaño relativo de la demandante tomando en consideración la totalidad de su volumen de negocios y no se limitó a tener en cuenta el volumen de negocios obtenido por ella por el servicio a que se refieren las prácticas colusorias sancionadas, cometió un error en

la aplicación al caso de la demandante del factor del «tamaño relativo» estimado en el considerando 151 pertinente en el caso de autos para sancionar a las empresas. Por tanto, no consideró correctamente «el peso específico y la importancia de las empresas del mercado de referencia y, por consiguiente, [...] la auténtica repercusión de la conducta infractora de cada empresa sobre la competencia».

197 Dado que la Comisión aplicó de manera errónea, por lo que respecta a la demandante, su propio método de cálculo del importe de base derivado de la gravedad, no procede examinar la fundamentación de las demás alegaciones de la demandante que invocan otros errores cometidos por la Comisión en la apreciación del citado importe de base.

198 Por tanto, debe estimarse parcialmente esta parte del motivo, lo que justifica una reducción del importe de la multa.

B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la infracción del artículo 19 del Reglamento nº 4056/86 en la apreciación de la duración de la infracción

1. Sobre la reducción de la duración de la infracción debido a la legalidad de la participación de la demandante en la reunión del 24 de noviembre de 1993 y a la falta de pruebas directas de la continuación de la infracción

Alegaciones de las partes

199 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia, en el supuesto de que considere que el hecho de haber participado en la primera reunión constituye por sí solo una infracción, que anule el artículo 1, apartado 2, de la Decisión en la

medida en que declara que la infracción detectada se prolongó más allá del 25 de octubre de 1991, fecha en la que, en cualquier caso, expiró el acuerdo de 30 de octubre de 1990. Estima que, en este supuesto, procedería reducir la duración de la infracción tomada en consideración.

200 La Comisión remite al Tribunal de Primera Instancia a las observaciones que presentó para demostrar la existencia de documentos que probaban la participación de la demandante en la infracción.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

201 Puesto que se ha declarado que la participación de la demandante en el acuerdo durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 1990 y el 24 de noviembre de 1993 ha quedado suficientemente acreditada, procede desestimar esta fracción de la segunda parte del motivo.

2. Sobre la reducción de la multa debido a la discriminación que la demandante afirma haber sufrido respecto a Anek y a Ventouris Ferries en el cálculo del incremento de la multa

Alegaciones de las partes

202 La demandante sostiene que fue tratada de manera distinta que Anek y Ventouris Ferries en el cálculo del incremento de la multa derivado de la duración. Considera que dicho incremento se calculó a razón de 5 % por cada semestre de

duración de la infracción para todas las compañías salvo Anek y Ventouris Ferries, a las que se aplicó una reducción injustificada, lo que constituye una violación del principio de igualdad de trato. Por lo que respecta a la demandante, la Comisión redondeó «por exceso» los porcentajes globales a los que llegó utilizando los porcentajes de 10 % por año y 0,83 % por mes, mientras que por lo que se refiere a Anek y a Ventouris Ferries, por el contrario, la Comisión redondeó «por defecto».

203 La Comisión sostiene que la demandante no puede ampararse en una eventual ilegalidad cometida en el cálculo de la multa de Anek y de Ventouris Ferries, dado que debe conciliarse el principio de igualdad de trato con el principio de legalidad y recuerda que no está obligada a aplicar una fórmula matemática para fijar el importe de la multa (sentencia Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión, antes citada).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

204 De los considerandos 155 y 156 de la Decisión se desprende que la Comisión concluyó que la infracción fue de larga duración en los casos de Minoan, Strintzis y Karageorgis y de mediana duración por lo que se refiere al resto de las compañías, incluidas la demandante, Anek y Ventouris Ferries. A continuación, estimó que estas consideraciones justificaban «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 indica los porcentajes de incremento que deben aplicarse a las distintas compañías.

205 Resulta del citado cuadro 2 que, para tener en cuenta la duración, el importe de referencia calculado en función de la gravedad se aumentó un 45 % en el caso de Anek, un 40 % en el caso de Ventouris Ferries y un 35 % en el caso de la demandante.

206 Procede observar, en primer lugar, que la aplicación de este método responde por completo a lo previsto en las Directrices para tener en cuenta la duración de la infracción en el cálculo de la multa, que, en el punto 1. B, establecen que para las «infracciones de mediana duración (en general, de 1 a 5 años) [...] el importe puede alcanzar hasta el 50 % del importe establecido según el grado de gravedad de la infracción».

207 En el caso de la demandante, la Comisión consideró acreditado que había participado en las prácticas colusorias entre el 30 de octubre de 1990 y el mes de julio de 1994 (considerando 154 de la Decisión), es decir durante tres años y nueve meses. En consecuencia, por lo que se refiere a la demandante, la Comisión respetó las orientaciones que ella misma había establecido en las Directrices, puesto que el importe de la multa en los casos de infracciones de mediana duración puede alcanzar hasta el 50 % del importe establecido por la gravedad de la infracción. Por otra parte, si se toma el caso de la demandante de manera aislada, podría incluso señalarse que la Comisión la trató favorablemente en relación con lo que podría haber hecho, teniendo en cuenta que, en el caso de infracciones de mediana duración, de uno a cinco años según las Directrices, habría sido un criterio lógico adoptar un porcentaje de incremento del 10 % por cada año de infracción. En tal caso, el importe de base de la multa debido a la duración relativo a la demandante podría haberse aumentado un 37,5 % en lugar del porcentaje de 35 % que efectivamente se le aplicó.

III . *Sobre la pretensión de la Comisión de que se revise al alza la multa impuesta a la demandante*

208 La Comisión considera que la demandante ha negado los hechos acreditados en la Decisión y alega en el marco del segundo motivo que, por tanto, el Tribunal de Primera Instancia debería revisar al alza la multa impuesta a la demandante ya que, como se indica en el considerando 169 de la Decisión, se le concedió una reducción del 20 % debido a que no había negado los hechos sobre los que se basaba el pliego de cargos.

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

IV. *Conclusión*

210 Se ha estimado que, puesto que la demandante sólo fue declarada responsable de haber participado en las prácticas colusorias sancionadas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, se le impuso una multa desproporcionada respecto a la importancia de la infracción. Por consiguiente, debe reducirse la multa impuesta a la demandante.

211 A la luz del sistema de la Decisión y del hecho de que la Comisión quiso aplicar en el caso de autos un método destinado a tener en cuenta el peso específico de las empresas y el efecto real de las infracciones cometidas sobre la competencia, el importe de la multa de la demandante debe fijarse tomando en consideración la importancia relativa del tráfico en las líneas contempladas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, Patras-Bari y Patras-Brindisi, respecto al tráfico en la línea contemplada en el artículo 1, apartado 1, de la Decisión, Patras-Ancona. De la respuesta de la Comisión a la pregunta formulada por el Tribunal de Primera Instancia en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento resulta

que el volumen de negocios total de las empresas sancionadas en la Decisión asciende a 114,3 millones de ecus. Se desprende de los autos que el volumen de negocios correspondiente a los servicios de transporte objeto de las prácticas colusorias sancionadas por el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi, equivale aproximadamente a una cuarta parte del volumen de negocios total que se había tenido en cuenta.

212 Habida cuenta de los elementos antes mencionados, el Tribunal de Primera Instancia considera, en el ejercicio de su competencia de plena jurisdicción, que la multa impuesta a la demandante, por importe de 980.000 ecus, debe reducirse a 245.000 euros.

213 Debe desestimarse el recurso en todo lo demás.

Costas

214 A tenor del artículo 87, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal podrá repartir las costas, o decidir que cada parte abone sus propias costas. En el presente asunto procede condenar a la demandante a cargar con sus propias costas y con tres cuartas partes de las costas de la Comisión.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

1) **Fijar en 245.000 euros el importe de la multa impuesta a Adriatica di Navigazione SpA.**

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

3) **Condenar a Adriatica di Navigazione SpA a cargar con sus propias costas y con tres cuartas partes de las costas de la Comisión. La Comisión cargará con una cuarta parte de sus propias costas.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

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

El Secretario La Presidenta

H. Jung P. Lindh

Índice

Hechos que originaron el recurso ..... II - 5356

Procedimiento y pretensiones de las partes ..... II - 5360

Fundamentos de Derecho ..... II - 5362

I. Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión ..... II - 5363

Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 85 del Tratado y del artículo 190 del Tratado CE (actualmente artículo 253 CE), debido a que la Decisión incurre en falta de motivación por lo que se refiere a la definición del mercado de referencia y en una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva ..... II - 5363

Alegaciones de las partes ..... II - 5363

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5367

A. Sobre la alegación basada en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado por falta de una definición suficiente del mercado de referencia ..... II - 5368

B. Sobre la alegación basada en el incumplimiento de la obligación de motivación por lo que se refiere a la delimitación del mercado de referencia ..... II - 5376

Sobre el segundo motivo, basado en la falta de prueba de la participación de la demandante en las prácticas colusorias sobre los niveles de precios aplicables al transporte de vehículos industriales en la línea Brindisi-Patras . II - 5378

Sobre la primera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de los documentos considerados inculpatorios y en la imputación errónea de la infracción ..... II - 5378

— Alegaciones de las partes ..... II - 5378

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5388

A. Consideraciones preliminares ..... II - 5388

B. Sobre los documentos inculpatorios tomados en consideración en la Decisión para probar la infracción imputada a la demandante ..... II - 5389

1. Sobre la existencia de prácticas colusorias sobre los precios del transporte de vehículos industriales aplicables en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi ..... II - 5390

2. Sobre la participación de la demandante en las prácticas colusorias relativas a las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi ..... II - 5391

a) Sobre la reunión del 25 de octubre de 1990 y sobre el fax de 30 de octubre de 1990 ..... II - 5391

b) Sobre la reunión del 24 de noviembre de 1993 ..... II - 5394

c) Sobre la continuación de la infracción durante el período comprendido entre las reuniones del 25 de octubre de 1990 y del 24 de noviembre de 1993 .... II - 5398

d) Sobre la falta de distanciamiento ..... II - 5401

e) Sobre la alegación basada en la presencia de la demandante en dos reuniones únicamente ..... II - 5405

f) Conclusión ..... II - 5406

Sobre la segunda parte del motivo, invocada con carácter subsidiario y basada en el error de calificación de la infracción cometida por la demandante ..... II - 5406

Sobre el tercer motivo, basado en la violación de los principios de equidad y de no discriminación ..... II - 5407

Alegaciones de las partes ..... II - 5407

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5409

Sobre el cuarto motivo, basado en la aplicación errónea del artículo 85 del Tratado por falta de afectación sensible del comercio entre Estados miembros II - 5410

Alegaciones de las partes ..... II - 5410

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5411

II. Sobre las pretensiones subsidiarias destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa impuesta por la Decisión ..... II - 5412

A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la infracción del artículo 19 del Reglamento nº 4056/86 en la apreciación de la gravedad de la infracción ..... II - 5414

Alegaciones de las partes ..... II - 5414

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5419

B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la infracción del artículo 19 del Reglamento nº 4056/86 en la apreciación de la duración de la infracción ..... II - 5423

1. Sobre la reducción de la duración de la infracción debido a la legalidad de la participación de la demandante en la reunión del 24 de noviembre de 1993 y a la falta de pruebas directas de la continuación de la infracción ..... II - 5423

Alegaciones de las partes ..... II - 5423

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5424

2. Sobre la reducción de la multa debido a la discriminación que la demandante afirma haber sufrido respecto a Anek y a Ventouris Ferries en el cálculo del incremento de la multa ..... II - 5424

Alegaciones de las partes ..... II - 5424

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II - 5425

III. Sobre la pretensión de la Comisión de que se revise al alza la multa impuesta a la demandante ..... II - 5426

IV. Conclusión ..... II - 5427

Costas ..... II - 5428