

**RESUMEN DE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA CNC DE 10 DE
NOVIEMBRE DE 2011 (EXPT. S/0241/10 - NAVIERAS CEUTA)**

En el marco del expte. S/0080/08, relativo al sistema de intercambio de billetes en la Operación Paso del Estrecho, la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) tuvo acceso a información en la que se detectaron indicios de la existencia de un acuerdo de fijación de precios en el servicio de transporte marítimo de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta entre las navieras Europa Ferrys SA y su matriz Compañía Trasmediterránea SA, Farde Reederei Seetouristik Iberia SL (FRS), Buquebus España SAU y Euromaroc 2000 SL, lo que originó la incoación del expediente sancionador S/0241/10, el 24 de marzo de 2010, contra las citadas empresas, acuerdo de incoación que fue ampliado el 21 de julio de 2010 a Balearia Eurolíneas Marítimas SA, matriz de las dos últimas.

Por otra parte, en el marco del expediente S/0244/10, se realizaron distintas inspecciones en las sedes de Balearia Eurolíneas marítimas SA, Trasmediterránea SA y Trasmediterránea Cargo, en cuyo trascurso se recabó información sobre la existencia del referido acuerdo de fijación de precios en el servicio de transporte marítimo de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta.

Balearia Eurolíneas Marítimas SA y sus filiales Euromaroc 2000 SL, Buquebus España SAU y Euromaroc 2000 SL presentaron, ante la CNC, una solicitud de exención, o subsidiariamente de reducción, de pago de la multa, por su participación en las conductas colusorias aportando documentación e información sobre las conductas investigadas. La CNC rechazó la solicitud de exención, por entender que no se cumplían las condiciones establecidas en el art. 65.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), y acordó, finalmente, otorgar una reducción del importe de la multa del cincuenta por ciento sobre la sanción impuesta.

El Consejo consideró en la resolución del expediente, de fecha 10 de noviembre de 2011, que había quedado acreditada la existencia de un cártel en el transporte de pasajeros y vehículos en la línea marítima que une Algeciras y Ceuta, desarrollado a través de reuniones, llamadas telefónicas o correos electrónicos entre representantes de FRS y de las navieras de los Grupos Acciona y Balearia, en los que se adoptaron acuerdos anticompetitivos sobre reparto de mercado, fijación de precios y cuotas de mercado, coordinación de horarios, fijación de condiciones comerciales para las agencias, eliminación y coordinación de ofertas y mecanismos de compensación en caso de desviación de cuotas y mecanismos de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de los acuerdos entre Balearia Eurolíneas Marítimas SA, Buquebus

España SAU y Euromaroc 2000 SL, Compañía Trasmediterránea SA y Europa Ferrys SA al menos desde febrero de 2008 hasta abril de 2010, y con FRS desde octubre de 2008 a abril de 2010, constituyendo un cártel prohibido por el artículo 1.1 de la LDC.

Los acuerdos de fijación de precios y reparto de mercado, según indicó el Consejo, son anticompetitivos por objeto, en la medida en que tienen aptitud para restringir la competencia y suprimen la incertidumbre y la autonomía de comportamiento de los agentes económicos y, en este sentido, los acuerdos alcanzados por las referidas navieras tenían por objeto alinear o, en su caso, coordinar sus respectivas políticas comerciales con el fin último de alcanzar un reparto de cuotas previamente acordado entre todas e incrementar las tarifas aplicables por cada una de ellas con la garantía de que dicha medida sería seguida por todas las demás.

Dentro del conjunto de posibles conductas colusorias, los acuerdos de fijación directa o indirecta de precios y de condiciones comerciales han sido reiteradamente considerados por el Consejo especialmente graves porque suprimen la competencia entre empresarios en un elemento esencial para diferenciar las ofertas como es el precio o las condiciones de servicio, impidiendo así a los usuarios que se beneficien de los menores precios y condiciones que resultarían de la competencia entre oferentes. En definitiva surge el riesgo de limitar la elección de los consumidores finales y de provocar precios más altos.

Sobre la falta de acreditación de la infracción imputada, el Consejo de la CNC consideró en su resolución que los hechos probados en el expediente acreditaban la existencia de una serie continuada de contactos entre las empresas del Grupo Balearia, Grupo Trasmediterránea y FRS realizadas con el objeto de coordinar sus políticas comerciales en la línea marítima Algeciras-Ceuta y alcanzar los acuerdos ya citados, sin que las alegaciones formuladas por el Grupo Trasmediterránea y FRS hubiesen logrado desvirtuar esta imputación.

El Consejo de la CNC señaló en su resolución que las empresas eran plenamente conscientes de la ilegalidad de los acuerdos de cártel, siendo frecuente que no dejen rastro documental directo de su existencia, composición, naturaleza, contenido y duración, de ahí la necesidad de acudir a menudo, en este ámbito de la defensa de la competencia, a la valoración global de la prueba obtenida así como a la prueba de indicios. Ambas técnicas probatorias vienen siendo plenamente admitidas por la jurisprudencia siempre que la conclusión sea razonable y razonada. Por ello, una valoración global de los hechos probados en el expediente acreditó fuera de toda duda razonable la existencia del cártel imputado.

Respecto a la alegación de que se infringía el principio de tipicidad en la medida en que se proponía sancionar una supuesta intencionalidad anticompetitiva que no se había plasmado en un acuerdo o práctica concertada o comportamiento conscientemente paralelo, lo que constituía una extensión injustificada del tipo del art. 1.1 LDC, el

Consejo rechazó lo alegado. En primer lugar, porque consideró que los hechos probados acreditaban que las empresas, además de intentarlo, llegaron a acuerdos en relación con varias de las variables competitivas, algunos de los cuales se cumplieron y otros no. En segundo lugar, porque la simple asistencia a reuniones con competidoras, en las que se trataron temas tan significativos desde el punto de vista de la competencia, como la fijación o coordinación de las tarifas, los horarios o las comisiones a las agencias, por sí misma constituyó una conducta que atentó contra la libre competencia y resulta prohibida por el artículo 1.1 de la LDC. El resultado final de esas reuniones y contactos entre competidores, en el sentido de que se llegase a alcanzar acuerdos o, más allá, que estos acuerdos llegasen a ser implementados por las empresas, no las eximía de responsabilidad, si no que forma parte del ilícito administrativo del citado artículo 1.1 de la LDC, que sanciona los contactos entre competidores en la medida en que tengan aptitud objetiva para alterar artificialmente el comportamiento competitivo de las empresas. El hecho de que algunos intentos de acuerdo anticompetitivo no cuajaran no fue por la intención de las navieras de salvaguardar la libre competencia sino, como consta en los documentos incorporados al expediente, por las divergencias de intereses de las compañías y los incumplimientos de sus propios acuerdos. No obstante, la falta de implementación de los acuerdos o la ausencia de efectos, en su caso, es, según indicó el Consejo, un elemento a tener en cuenta en la determinación del importe de la multa¹.

El Consejo consideró que la participación de FRS en el cártel estaba plenamente acreditada, no sólo porque la documentación aportada por su competidor Balearia e incautada en las inspecciones de ésta y de su otro competidor Acciona, la situaban como participante en el acuerdo, sino también, y de forma particular, porque se acreditó su presencia al menos en seis reuniones.

La participación del Grupo Trasmediterránea en el cártel imputado cuenta, a juicio del Consejo, con abundante prueba documental directa e indirecta, incautada en la inspección de su sede, en la inspección de Balearia y aportada voluntariamente por esta última naviera en su solicitud de reducción, entre las que destaca la asistencia de directivos de Trasmediterránea al menos a once reuniones.

Sobre la información aportada por el Grupo Balearia el Consejo señaló que no sólo ha permitido contrastar o confirmar documentación previamente obtenida en las inspecciones de la propia Balearia y de Acciona, sino que de forma especial ha tenido una importancia cualitativa significativa para comprender mejor el contenido y alcance de los acuerdos e intentos de acuerdos adoptados por las tres navieras imputadas.

¹ Sentencias del TJUE de 7-1-2004 Aalborg; sentencia de 28-6-2005, *Dansk Rorindustri* y sentencia de 19-3-2009, *Archer Daniels Midland Co.*

A la hora de cuantificar la multa, el Consejo consideró como circunstancia agravante que el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia y el propio Consejo de la CNC han analizado en numerosas ocasiones la actividad de transporte de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta². Asimismo, tuvo en cuenta los efectos en el mercado, ya que Balearia, Trasmediterránea y FRS acaparaban entre las tres la totalidad del mercado del transporte de pasajeros y vehículos de la línea Algeciras-Ceuta, con una cuota conjunta del 100%. Apreció además la concurrencia en Trasmediterránea del agravante de reiteración del art. 64.2.a) de la LDC, en relación con la resolución del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia del expediente 543/02.

Las navieras alegaron que la CNC no puede imponerles una sanción sin infringir el principio del non bis in idem, en la medida en que ya fueron sancionadas por la misma conducta en el expediente S/0080/08. Este principio general del derecho vedaría a la CNC para sancionar de nuevo si existiese identidad de sujetos, hechos y fundamento jurídico entre ambos expedientes. No obstante, el Consejo consideró que en este caso no se produce esta triple identidad porque no existe identidad en los hechos, es decir en la conducta que fue sancionada en aquel expediente y la que se declara infractora en el este procedimiento sancionador.

El 10 de noviembre de 2011 el Consejo resolvió el expediente imponiendo una sanción de 2.351.689 euros a Balearia Eurolíneas Marítimas SA y a sus filiales Buquebus España SAU y Euromaroc 2000 SL., de 12.102.969 euros a Compañía Trasmediterránea SA y Europa Ferrys SA. y de 1.884.600 euros a FRS Iberia, SL.

² Resolución del Consejo de la CNC de 8-9- 2010, en el expte. S/0080/08; resolución de 11-12-1991 de autorización del Acuerdo para la regulación del servicio marítimo de la línea Algeciras-Ceuta; resolución de 13-6-2003 del expte. 543/02; resolución de 30-5- 2006 del expte. A 354/05,