

**RESOLUCIÓN (Expte. 561/03, Líneas Marítimas Estrecho 2) “Contra esta Resolución se ha interpuesto recurso contencioso-administrativo”**

**Pleno**

Excmos. Sres.:

Solana González, Presidente

Huerta Trolèz, Vicepresidente

Pascual y Vicente, Vocal

Comenge Puig, Vocal

Del Cacho Frago, Vocal

Conde Fernández-Oliva, Vocal

En Madrid, a 26 de mayo de 2004

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, el Tribunal, TDC), con la composición expresada al margen y siendo Ponente D. Miguel Comenge Puig, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente 561/03 (2069/99 del Servicio de Defensa de la Competencia, en adelante, el Servicio, SDC) iniciado en virtud de denuncia de la *Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA)*, contra *Transmediterránea S.A. (TRANSMEDITERRÁNEA)* y *Comarit España, S.A. (COMARIT)* por supuestas conductas prohibidas por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en un acuerdo de precios en el transporte de camiones en el tráfico marítimo entre la Península y Marruecos, en particular, en la línea Algeciras-Tánger.

**ANTECEDENTES DE HECHO**

1. Con fecha 24 de septiembre de 1999, tuvo entrada en la Dirección General de Política Económica y Defensa de la Competencia escrito de denuncia formulada por la Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA), contra TRANSMEDITERRÁNEA S.A. y COMARIT ESPAÑA, S.A. por supuestas conductas prohibidas por la LDC, consistentes en un acuerdo de precios en el transporte de camiones en el tráfico marítimo entre la Península y Marruecos, concretamente en la línea Algeciras-Tánger.
2. Con fecha 15 de junio de 2000 la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia acordó el archivo de las actuaciones que tuvieron como origen la denuncia de FETEIA, al no encontrar indicios de infracción de la LDC tras la información reservada llevada a cabo.

3. Mediante escrito de 3 de julio de 2000, FETEIA interpuso recurso ante el Tribunal contra el Acuerdo de Archivo de 15 de junio de 2000. Con fecha 1 de octubre de 2001 el Tribunal dictó Resolución (r442/00) estimando el recurso interpuesto.
4. De acuerdo con las indicaciones del TDC en su citada Resolución de 1 de octubre de 2001 interesando la incoación del expediente, con fecha 22 de mayo de 2002 el Secretario General de Política Económica y Defensa de la Competencia acordó la admisión a trámite de la denuncia y la incoación del oportuno expediente con el nº 2069/99.
5. El 22 de mayo de 2003 tuvo entrada en el Tribunal el Informe-Propuesta del Servicio, previsto en el artículo 37.3 LDC, correspondiente al expediente sancionador 2069/99. En dicho informe el Servicio imputaba determinadas infracciones de la LDC a las empresas denunciadas y también a *Compagnie Marocaine de Navegation* (COMANAV), *Lignes Maritimes du Detroit* (LIMADET), *Europa Ferrys S.A.* (EUROFERRYS) y *Líneas Marítimas Europeas* (LME).
6. Por Providencia de 4 de junio de 2003 el Tribunal admitió a trámite el expediente con el número 561/03 y lo puso de manifiesto a los interesados, a fin de que pudieran solicitar la celebración de Vista y proponer las pruebas que estimaran necesarias, en los términos del artículo 40 LDC.
7. Por Auto de 6 de febrero de 2004 el Tribunal declaró innecesaria la celebración de Vista, acordó la admisión de las pruebas que consideró pertinentes y puso de manifiesto a los interesados el resultado de las diligencias de prueba, concediendo plazo para su valoración.
8. Por Providencia de 10 de marzo de 2004 se concedió, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 41.1 LDC, un plazo de quince días para la formulación de conclusiones.
9. El Tribunal deliberó sobre este asunto en su sesión plenaria del día 12 de mayo de 2004.
10. Son interesados:

*FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES  
INTERNACIONALES Y ASIMILADOS (FETEIA)  
TRANSMEDITERRÁNEA S.A.  
COMARIT ESPAÑA, S.A. (COMARIT)*

*COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION (COMANAV)  
LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET)  
EUROPA FERRYS S.A. (EUROFERRYS)  
LÍNEAS MARÍTIMAS EUROPEAS (LME)*

### HECHOS PROBADOS

A la vista de los datos que obran en el expediente, el Tribunal considera probados los siguientes hechos.

1. Las seis empresas imputadas, durante los años 1999, 2000 y 2001, aplicaron a sus clientes no contractuales, es decir a los que no habían suscrito un contrato general de transporte, las siguientes tarifas en la línea Algeciras-Tánger:

Camión Cargado: 28.00 € / metro lineal

Camión Vacío: 19,25 €/ metro lineal

2. Durante los años 1999, 2000 y 2001, las seis empresas imputadas suscribieron un total de 98 contratos de transporte en la línea Algeciras-Tánger. Agrupados estos contratos según las tarifas aplicadas, resulta el siguiente cuadro de distribución cuya primera columna incluye la pareja de precios -camión cargado, camión vacío- aplicados por las navieras a los transportistas:

€ por metro lineal	TRANSM.	EUROFERRY	COMANAV	LIMADET	COMARIT	L. M. E	Nº contratos por tarifa
16,8-13	1			1	5	5	7
18-13,96					1	1	1
18,4-13,41 o 13,56	1						1
19-15			1				1
19,6-15,4					1	1	1
20-14			1				1
20,72-14,24			1				1
20,83-16,37					1	1	1
22, 05-17,32					1	1	1
22-15,5			1				
22,4-15,4	6	3	5		3	3	17

22,4-16,36 o 16,37	4		1		7	7	12
23,8-15,4							0
23,10-15,88	1						1
23,8-16,36- 16,37	10	13	11	1	12	12	47
23,8-17,81					1		1
25,20-17,33				1			1
25,9-17,81				1			1
28-19,25				1	1	1	2
<b>Total Contratos</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>98</b>

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. En el Informe-Propuesta dirigido al Tribunal, el Servicio valora así las conductas objeto de este expediente:
  - *Las seis compañías navieras imputadas han adoptado una política comercial homogénea basada en la aplicación de una tarifa de referencia a una extensa proporción de sus clientes a través de la aplicación de determinados descuentos de acuerdo con criterios homogéneos. Se incluye dentro de esta aplicación común la política de descuentos aplicada a los clientes preferenciales que suscriben un contrato de transporte de mercancías por un plazo determinado. Esta política comercial homogénea es ejecutada por las compañías COMPAGNIE MARITIME MAROCO-NORVÉGIENNE; COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION; LIGNES MARITIMES DU DETROIT; COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.; EUROPA-FERRY, S.A. y LÍNEAS MARÍTIMAS EUROPEAS, S.A.*
  - *Las seis compañías navieras imputadas participan en un acuerdo de intercambio de billetes y espacio de carga que despliega sus efectos a lo largo de los doce meses del año. El acuerdo de intercambio suscrito entre dichas compañías incluye un reconocimiento mutuo de tarifas previamente comunicadas. El sistema de intercambio implica a su vez la coordinación de horarios y de flotas entre las navieras implicadas y se extiende a lo largo de todo el año: desde los meses de máxima ocupación en los que se desarrolla la OPE a los meses de menor ocupación en los que la explotación de la línea resulta menos rentable. El acuerdo ha sido reconocido por las seis navieras pero no ha tenido*

*materialización concreta hasta la formulación de la solicitud de autorización singular.*

*Por todo ello, el Servicio considera que las citadas empresas COMPAGNIE MARITIME MAROCO-NORVÉGIENNE; COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION; LIGNES MARITIMES DU DETROIT; COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.; EUROPA-FERRY, S.A. y LÍNEAS MARÍTIMAS EUROPEAS, S.A. son autoras de una presunta infracción del artículo 1 de la LDC, consistente en la adopción de una política comercial común que afecta al precio de los servicios y que se extiende al resto de características de la explotación de la línea: intercambio de billetes y espacio de carga, y coordinación de horarios y de flotas.*

El Tribunal estima que debe limitarse a resolver sobre la primera de las dos imputaciones del Servicio, puesto que las compañías navieras anteriormente citadas, con fecha 13 de enero de 2003, han presentado una solicitud de autorización singular para el acuerdo de intercambio de billetes y espacios de carga que es objeto de un expediente diferenciado.

2. En sus alegaciones las compañías navieras no niegan los hechos que el Tribunal considera probados y que, en definitiva, se deducen de los datos aportados por estas mismas empresas, sino que se refieren, en primer lugar, a una serie de circunstancias que justificarían la identidad de tarifas aplicadas.

Se citan así las especiales características de la línea Algeciras Tánger (su creciente importancia en el tráfico España–Marruecos, los esfuerzos por acomodar la oferta a una demanda expansiva, los problemas del puerto de Tánger), la existencia de una tarifa histórica de referencia que tendría su origen en el Convenio Bilateral España–Marruecos de 1979, la masiva afluencia que se registra cada verano obligando a poner en marcha la llamada *Operación Paso del Estrecho*, y la constante intervención de las Administraciones de España y Marruecos, circunstancias, todas ellas, que habrían determinado la confianza legítima en que la aplicación de la tarifa estaba consentida por las autoridades.

Estas alegaciones, que tendrían, quizás, algún sentido en un expediente de autorización singular, no pueden ser estimadas por el Tribunal en un procedimiento sancionador en el que se está valorando la adopción de una política homogénea de precios por la totalidad de las empresas que operan en la línea Algeciras-Tánger.

De esta forma, si dicha línea es importante y si la demanda está en expansión, como se alega, tanto más importante será que sea atendida desde la oferta con la eficacia que sólo consigue la libre competencia.

Por lo que se refiere al Convenio Bilateral España–Marruecos de 1979 (folios 65-68 expte. SDC), establecido en interés mutuo de armadores y usuarios de ambos países (artículo 5.2), ninguno de sus artículos insta una tarifa que pudiera justificar la identidad de descuentos que han venido aplicando las empresas navieras. Nada permite vincular la llamada *tarifa de referencia*, cuya existencia va en detrimento del interés de los usuarios, con el mencionado Convenio cuyo principal objeto es la simplificación de las formalidades administrativas, aduaneras y sanitarias en los puertos de ambos países.

El hecho de que la *Operación Paso del Estrecho* suscite la preocupación de las autoridades no resulta extraño a la vista de los numerosos problemas que la masiva afluencia de personas y automóviles produce con regularidad en el periodo estival, pero tal afluencia, aparte de ser puramente estacional, está más relacionada con el mercado de transporte de pasajeros y sus equipajes (automóviles) que al mercado de transporte de carga objeto de este expediente.

EUROFERRYS, LME Y COMARIT alegan que el mercado relevante geográfico es más amplio que el descrito por el Servicio ya que debe incluir líneas alternativas entre Europa y el norte de África tales como Algeciras-Ceuta, Tarifa-Tánger, Alicante-Orán, etc. A este respecto, con independencia de lo dudoso que resulta que algunas de las rutas citadas puedan considerarse sustitutivas de la línea Algeciras-Tánger y puedan, por ello, disciplinar la conducta de quienes operan en ésta, el Tribunal debe señalar que, en este caso, no es necesaria la determinación exacta del mercado relevante en relación con el artículo 1 LDC ya que éste prohíbe tanto las conductas que afectan a la totalidad del mercado como las que afectan a una parte del mismo, cuyo volumen sólo tendrá interés en el caso de que se considere procedente la imposición de una sanción.

3. Todas las empresas a las que se imputa infracción de la LDC, niegan que el Servicio haya acreditado la existencia de una política comercial homogénea y paralela y afirman haber aplicado la que llaman *tarifa histórica de referencia* sólo de manera excepcional y decreciente en los años 1999-2001.

El Tribunal considera, por el contrario, que en el expediente se encuentra abrumadora evidencia de todos los elementos comunes de la política uniforme de estas empresas hacia sus clientes que el Servicio les imputa:

- División de los transportistas-clientes en dos categorías: “contractuales” y “no contractuales”
- Aplicación de la tarifa de referencia (35 €), con sus bonificaciones del 20 % (28 €) y 45 % (19,25) para camiones llenos o vacíos, respectivamente, a los clientes no contractuales que contratan un único viaje.
- Suscripción de contrato general de transporte con aquellos transportistas cuyo volumen de negocio merece un tratamiento individualizado (clientes contractuales). A estos clientes contractuales se les aplica una tarifa más favorable que a los no contractuales, efectuando descuentos sobre los precios bonificados de la tarifa de referencia (28 y 19,25 €).
- Aplicación a cada cliente (tanto “contractual” o como “no contractual”) de tarifas diferentes según el tipo de carga transportada en el vehículo embarcado, siguiendo los criterios determinados en las bonificaciones a la tarifa de referencia: a) vehículo con carga general (grupaje, confección, etc); y b) vehículo vacío o cargado con envases o productos hortofrutícolas frescos. Siguiendo también el criterio establecido en la tarifa de referencia, la tarifa para vehículos vacíos es siempre más barata que la que se aplica al mismo cliente para vehículos llenos.

Las empresas objeto del este expediente no niegan la aplicación a los clientes no contractuales de lo que llaman *tarifa histórica de referencia* de 35 € por metro lineal con los descuentos unánimes del 20% y del 45% para camiones llenos o vacíos, respectivamente, sino que alegan que sólo la han aplicado de forma “excepcional”.

Sin embargo, esta alegación no se corresponde con los datos aportados por las mismas empresas ya que, como señala el Servicio, la aplicación de la tarifa histórica de referencia de 35 € por metro lineal, directamente o a través de sus bonificaciones habituales de 20% y 45 % (28 € y 19,25 €), alcanzó en 1999 del 60 al 80 % de los servicios prestados, el 25% en el año 2000 y entre el 10% y el 20% en el año 2001. Es cierto que estos porcentajes se refieren a las compañías que aportaron datos y que, pese a la reiterada petición del Servicio, sólo dos lo hicieron para el año 1999. No obstante, los datos correspondientes a los años 2000 y 2001 fueron aportados por las demás empresas y alegados ante el Tribunal como prueba de lo que califican como aplicación *marginal*. El Tribunal no considera que estos porcentajes puedan considerarse como marginales o residuales puesto que lo relevante es que los descuentos sobre la tarifa de referencia se aplicaban por todas las empresas a una determinada categoría de clientes: los no contractuales.

4. La alegación de que el porcentaje de aplicación de la tarifa de referencia fue

descendiendo con el tiempo debe contrastarse con el hecho de que, si bien el número de clientes con contrato fue aumentando, el análisis de los contratos suscritos en los años 1999, 2000 y 2001, aportados por las propias compañías navieras, arroja los resultados que se expresan en el cuadro del segundo hecho probado, cuadro del que cabe deducir, con el Servicio, lo siguiente:

- a) La tarifa de referencia sigue estando presente, puesto que los precios aplicados en los contratos se corresponden con descuentos sobre la misma, o sobre las bonificaciones sobre la misma que antes se realizaban, en magnitudes simples tales como el 15% o el 20 % que permiten detectar el mantenimiento de dicha tarifa como referencia.
  - b) Tres precios (descuento global del 15%, descuento global del 20 % y la combinación de ambos descuentos 20-15 %) son utilizados en alrededor del 75 % de los contratos firmados (en 75 de 98 contratos).
  - c) El descuento del 15 % (precios de 23,8-16,36€) es utilizado en los contratos con alta frecuencia por todas las navieras, con porcentajes que llegan a superar el 50% en los contratos firmados por EUROFERRYS (13 de 16), COMANAV (11 de 21); TRANSMEDITERRÁNEA (10 de 23).
  - d) Los 15 pares de precios (camión cargado-camión vacío) restantes se utilizan en unos porcentajes prácticamente insignificantes salvo el par 13-16,8 € (7 contratos de 98).
5. En definitiva, el Tribunal estima que no es posible que las seis empresas imputadas, actuando con independencia y compitiendo por la captación de clientes, pudieran coincidir de tal manera en los precios aplicados, tanto en el trato a los clientes sin contrato como a los clientes contractuales, si no es mediante el concierto de sus voluntades que dio lugar a la política de precios homogénea y paralela, basada en descuentos comunes sobre una tarifa de referencia, que el Servicio les imputa y que constituye una infracción grave del artículo 1 LDC.
6. En la sección segunda del Capítulo I, del Título I LDC se regulan las sanciones que puede imponer el Tribunal, distinguiendo entre intimaciones y multas sancionadoras. En cuanto a las primeras, el artículo 9 LDC establece que quienes realicen conductas prohibidas podrán ser requeridos por el Tribunal para que cesen en las mismas y, en su caso, obligados a la remoción de sus efectos.

En lo referente a las multas sancionadoras, el artículo 10 LDC, en relación

con el art. 46.2 de la misma, faculta al Tribunal para imponer multa a los agentes económicos que deliberadamente o por negligencia infrinjan lo dispuesto, entre otros, en el art. 1 LDC. Asimismo, determina que el Tribunal podrá imponer multas de hasta 150 millones de pesetas, cuantía que podrá ser incrementada hasta el 10 por ciento del volumen de ventas correspondiente al ejercicio económico inmediatamente anterior a la Resolución del Tribunal. Según dicho art. 10, la cuantía de la sanción se fijará atendiendo a la importancia de la infracción, para lo cual se tendrá en cuenta su modalidad y alcance, la dimensión del mercado afectado, la cuota de mercado de la empresa correspondiente, el efecto sobre competidores y consumidores, su duración y su reiteración.

Teniendo en cuenta dichos criterios y considerando que la concertación de precios constituye una de las modalidades más perjudiciales para el mantenimiento de la competencia en el mercado y que las conductas examinadas se mantuvieron durante el periodo 1999-2001, el Tribunal estima que las empresas infractoras deben ser sancionadas y que deben ser intimadas para que cesen en dicha conducta.

Sin recurrir a los datos que han sido declarados confidenciales, la dimensión del mercado afectado puede estimarse a la vista de los datos aportados por alguna de dichas empresas (COMANAV alega un volumen de negocios por el tráfico de mercancías en la línea Algeciras-Tánger de 3, 3 millones de euros en el año 2001) y de la actividad similar de las seis empresas (todas las compañías operan con un barco, con frecuencia diaria de dos viajes y con una capacidad de carga entre 500 y 600 metros lineales) según el informe de la Dirección General de Marina Mercante.

Atendiendo a estas circunstancias considera el Tribunal que debe imponerse a cada una de las empresas una multa de 60.000 €.

El Tribunal estima que es preciso dar a la presente Resolución una amplia difusión. Por ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.5 LDC, considera que debe ordenar a las empresas infractoras la publicación de su parte dispositiva en el B.O.E. y en las páginas de información económica de dos de los diarios de información general de máxima circulación nacional.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Tribunal

## HA RESUELTO

**Primero.-** Declarar acreditada la realización por parte de Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) de una conducta restrictiva de la competencia, prohibida por el artículo 1 la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en la aplicación de una política de precios homogénea y paralela, basada en descuentos comunes sobre una tarifa común de referencia.

**Segundo.-** Imponer a cada una de las empresas Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME), como autoras de esta conducta prohibida, la multa de sesenta mil euros.

**Tercero.-** Intimar a Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) para que se abstengan de realizar en el futuro esta conducta prohibida.

**Cuarto.-** Ordenar a Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) la publicación, a su costa y en el plazo de dos meses a contar desde la notificación de esta Resolución, de la parte dispositiva de la misma en el Boletín Oficial del Estado y en las páginas de información económica de dos de los diarios de información general de mayor circulación de ámbito nacional. En caso de incumplimiento se les impondrá una multa coercitiva de 600 euros por cada día de retraso en la publicación.

**Quinto.-** Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) justificarán ante el Servicio de Defensa de la Competencia

el cumplimiento de lo acordado en los anteriores apartados segundo, tercero y cuarto.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que agota la vía administrativa y que contra ella no cabe otro recurso que el contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.