

**RESOLUCIÓN (EXPTE. 543/02, TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/  
/BUQUEBÚS)**

**Pleno**

Excmos. Sres.:

Solana González, Presidente  
Huerta Trolèz, Vicepresidente  
Castañeda Boniche, Vocal  
Pascual y Vicente, Vocal  
Comenge Puig, Vocal  
Martínez Arévalo, Vocal  
Franch Menéu, Vocal  
Muriel Alonso, Vocal  
del Cacho Frago, Vocal

En Madrid, a 13 de junio de 2003.

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, el Tribunal y TDC), con la composición expresada al margen y siendo Ponente el Vocal Sr. Castañeda Boniche, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente 543/02 (2172/00 del Servicio de Defensa de la Competencia, en lo sucesivo, el Servicio) incoado de oficio tras denuncia del ROTARY CLUB de Ceuta contra las compañías navieras CÍA. TRASMEDITERRÁNEA S.A. (en lo sucesivo, Trasmediterránea), EUROPA FERRYS S.A. (en lo sucesivo, Euroferrys) y BUQUEBÚS ESPAÑA S.A. (en lo sucesivo, Buquebús), por supuestas conductas prohibidas por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en que las mencionadas empresas habían establecido un acuerdo para ofertar conjuntamente los servicios de transporte que realizan entre Ceuta y la Península, unificando los precios y repartiéndose el pasaje, lo que constituía, según la denuncia, un acuerdo anticompetitivo prohibido por el artículo 1 de la LDC, que podría impedir la entrada de nuevos competidores y que ha provocado una sensible disminución de la calidad del servicio y perjuicios a los consumidores.

**ANTECEDENTES DE HECHO**

1. Con fecha 6 de junio de 2000, D. José María Morillas Jarillo, en nombre y representación del ROTARY CLUB de Ceuta, formuló denuncia contra las

compañías navieras Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebús, por supuestas conductas prohibidas por la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en que las mencionadas empresas habían establecido un acuerdo para ofertar conjuntamente los servicios de transporte que realizan entre Ceuta y la Península, unificando los precios y repartiéndose el pasaje, lo que constituía, según la denuncia, un acuerdo anticompetitivo prohibido por el artículo 1 de la LDC, que podría impedir la entrada de nuevos competidores y que ha provocado una sensible disminución de la calidad del servicio y perjuicios a los consumidores (incumplimiento de horarios, anulación de viajes incompletos, emisión de billetes abiertos como única posibilidad en determinados días u horas, inobservancia de las condiciones de los billetes cerrados, desaparición del orden de embarque de vehículos al no tener establecido el correspondiente control).

2. Una vez practicadas por el Servicio las comprobaciones oportunas, el Secretario General de Política Económica y Defensa de la Competencia, mediante Providencia de 19 de diciembre de 2000, acordó la incoación de oficio del expediente, comunicándose al denunciante que no podía ser considerado parte interesada.
3. Con fecha 7 de marzo de 2002 y a la vista de las actuaciones practicadas, el Servicio formuló el Pliego de Concreción de Hechos que concluía con la consideración de que las tres navieras eran autoras de una infracción del art. 1 LDC *“consistente en haber adoptado un acuerdo de precios para el servicio de transporte marítimo de pasajeros y vehículos en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras, reforzado por un acuerdo de intercambiabilidad entre los billetes de las respectivas compañías”*.

En dicho Pliego el Servicio realizó la valoración jurídica que se transcribe literalmente a continuación:

Como queda recogido en el Hecho 5º, Trasmediterránea y Buquebús mantienen identidad de tarifas desde que la última inició sus operaciones, el 1 de septiembre de 1997, si bien en ese momento no se pactó intercambiabilidad entre sus respectivos billetes, sino que Buquebús retrasó su adhesión al sistema hasta el 1 de abril de 2000. Por su parte, desde el 30 de mayo de 1998, fecha en que Euroferrys comienza a operar, lo hace, igualmente, con las mismas tarifas que sus competidores y, además, materializando un acuerdo de intercambiabilidad de billetes (Hecho 4º).

*Por un lado, hay que distinguir un acuerdo de precios tácito, que no es negado en ningún momento por las navieras, como se desprende de sus propias manifestaciones, y que se extiende desde el 1 de septiembre de 1997 para dos de ellas (Trasmediterránea y Buquebús) y desde el 30 de mayo de 1998 para las tres compañías.*

*Por otro lado, un acuerdo de intercambiabilidad de billetes, expreso pero no materializado en documento alguno, igualmente no negado por las navieras, que se extiende desde el 30 de mayo de 1998 para Trasmediterránea y Euroferrys y desde el 1 de abril de 2000 para las tres compañías.*

*Tal como indica el Tribunal de Defensa de la Competencia en un asunto similar, ambos acuerdos son conceptualmente diferentes y no es imposible que funcionen independientemente. A este respecto resulta significativo el cuadro de tarifas que se ha incluido como ejemplo, anterior a la fecha en que se produce la adhesión de Buquebús al sistema de intercambiabilidad, y que permite comprobar que la identidad entre las tarifas se produce independientemente del otro acuerdo. "...no obstante, sigue diciendo el TDC, las dificultades prácticas de mantener separados ambos acuerdos son evidentes, por lo que la existencia del acuerdo de interlínea hace nacer, al menos una sospecha inicial de que pudieran encontrarse apoyados por algún tipo de entendimiento de carácter más amplio".*

*Lo anterior cuadra perfectamente en el presente caso, en el que el acuerdo de intercambiabilidad de billetes ha sido simultáneo con el de tarifas, en un caso, o ha seguido a este último al cabo de unos meses, en otro, como ya se ha apuntado. Y si bien no se puede ignorar que el acuerdo de intercambiabilidad reporta ventajas a los usuarios en determinadas fechas de gran afluencia de pasajeros y vehículos, al permitir el embarque en el primer barco disponible sin tener que esperar al de la compañía a que corresponda el billete comprado, no parece que se encuentre justificada la extensión de la intercambiabilidad fuera de los meses en que se desarrolla la OPE. Este acuerdo refuerza el existente en los precios y puede provocar la adhesión al mismo de aquellos operadores que se mantuvieran independientes aunque sólo fuera en este aspecto (como de hecho ha ocurrido con Buquebús).*

*Si los operadores existentes en un mercado se unen, como en el caso presente, para ofertar conjuntamente sus servicios a un mismo precio, la competencia entre ellos puede llegar a anularse. Al no haber diferencias de precio, la elección por los consumidores de una u otra naviera habría de*

*basarse en las diferencias que pudieran apreciarse en la calidad del servicio (puntualidad, instalaciones, atención a bordo, etc.), cuya consecución por los operadores puede verse desincentivada al presumir que, a fin de cuentas, el mercado se repartirá espontáneamente entre los tres, pues los usuarios cogerán el primer barco que les venga adecuado a sus horarios, sin tener en cuenta otras consideraciones, lo cual, a la larga, haría desaparecer todo rasgo de competencia, lo que redundará en perjuicio para los consumidores.*

*La Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia, en su artículo 1, prohíbe “todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir, o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en:*

*a) La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.  
(...)”*

*Por ello, a la vista de todo lo expuesto, el Servicio considera que las empresas CÍA. TRASMEDITERRÁNEA, S.A., EUROPA-FERRYYS, S.A. y BUQUEBÚS ESPAÑA, S.A. son autoras de una presunta infracción del artículo 1.1 a) de la LDC, consistente en haber adoptado un acuerdo de precios para el servicio de transporte marítimo de pasajeros y vehículos en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras, reforzado por un acuerdo de intercambiabilidad entre los billetes de las respectivas compañías.*

*Este Servicio tiene en cuenta, no obstante, las especiales circunstancias que concurren en el mercado analizado durante determinados momentos del año (OPE) y considera que determinadas prácticas podrían ser susceptibles de autorización singular si los participantes así lo solicitaran, siempre que se ajustasen a los requisitos previstos en el artículo 3 de la LDC y si el Tribunal de Defensa de la Competencia así lo estimase.*

*En el caso de que, una vez concluida la fase de tramitación del expediente, el Tribunal de Defensa de la Competencia declare que los hechos descritos constituyen efectivamente una práctica prohibida, estas empresas podrán ser objeto de sanción pecuniaria o cualquier otra medida prevista en el artículo 46 de la citada LDC”*

4. Con la misma fecha de 7 de marzo de 2002 las tres navieras presentaron ante el Servicio una solicitud de autorización singular para un “Sistema de intercambio de billetes y ordenación de horarios en la línea marítima

Algeciras-Ceuta". Dicho Sistema supone un compromiso de las tres navieras para admitir a los pasajeros con billete de las otras compañías y el establecimiento de una programación ordenada de horarios, mientras que se garantiza la libertad de cada naviera para fijar las condiciones de comercialización y promoción de sus servicios, así como la libertad de precios y de acceso al Sistema, según se indica. El Servicio admitió a trámite la solicitud y la acumuló al expediente sancionador, en el que incluyó el informe favorable del Consejo de Consumidores y Usuarios a la autorización singular.

5. Una vez concluida la instrucción del expediente, el Servicio, con fecha 17 de junio de 2002, redactó su Informe que concluye con la siguiente propuesta:

*"Teniendo en cuenta lo hasta aquí instruido, y a salvo de lo que en su momento determine el Tribunal de Defensa de la Competencia, se considera que la actuación de CÍA. TRASMEDITERRÁNEA, S.A., EUROPA FERRYS, S.A. y BUQUEBUS ESPAÑA, S.A., infringe lo dispuesto en el artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989.*

*Por ello, según lo dispuesto en el artículo 37.3 de la mencionada Ley, se propone que por ese Tribunal de Defensa de la Competencia se dicte Resolución:*

- *Declarando que de lo actuado en el presente expediente resulta acreditada la existencia de una conducta prohibida por el artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de la que serían autoras las entidades precitadas.*
- *Adoptando los demás pronunciamientos previstos en los artículos 9 y 46 de la misma Ley 16/1989.*

*No obstante, ese Tribunal resolverá."*

6. Mediante Providencia de 26 de junio de 2002 el Tribunal admitió a trámite el expediente y acordó su puesta de manifiesto a los interesados para que en el plazo legal pudieran solicitar la celebración de Vista y proponer las pruebas que a su derecho convinieran.
7. Mediante Auto de 29 de octubre de 2002 el Tribunal declaró interesada en este expediente a la Ciudad Autónoma de Ceuta, según había sido solicitado por escrito recibido en el Tribunal el 14 de agosto de dicho año.

8. Por Auto de 3 de enero de 2003 el Tribunal acordó admitir determinadas pruebas de cada una de las empresas imputadas.
9. Con fechas 31 de enero, Trasmediterránea, y 3 de febrero de 2003, Euroferrys, presentaron sus escritos de valoración de prueba.
10. Mediante Providencia de 3 de marzo de 2003 el Tribunal acordó conceder a los interesados el plazo legal para la presentación de sus escritos de conclusiones.
11. Con fecha 31 de marzo de 2003 tuvo entrada en el Tribunal el escrito de conclusiones de la Ciudad Autónoma de Ceuta, en el que, en síntesis, se manifiesta que, dado el interés de la ciudadanía por las ventajas del sistema de intercambio de billetes entre las distintas compañías, sólo debe limitarse para promover una mayor competencia que produjera un efectivo y rápido descenso de las tarifas que favoreciera las actividades turística y comercial. Cree, pues, conveniente para el interés general su extensión a las vacaciones navideñas, de Semana Santa y otras festividades nacionales.
12. Con fecha 7 de abril de 2003 tuvieron entrada en el Tribunal los escritos de conclusiones de las tres empresas imputadas.

En síntesis, las tres navieras insisten en sus alegaciones de que las tarifas no son iguales y que la similitud de las mismas no implica acuerdo de precios, por lo que rechazan la acusación.

Además, Euroferrys alega razones históricas, operativas, comerciales y de mercado -como la transparencia del mismo- y la intervención administrativa, que facilitan la similitud de tarifas, pero que benefician a los usuarios y al interés público. Asimismo, alega que la Dirección General de la Marina Mercante aprueba las tarifas básicas máximas lo que supone dictar de facto un precio de referencia para la línea. No obstante, las compañías aplican condiciones más ventajosas para volúmenes, frecuencias o tipos de transporte. Finalmente, entiende que no sería posible mantener el acuerdo de aceptación de billetes limitado a una parte del año.

Por su parte, Buquebús alega que la similitud de precios no constituye infracción si no se acredita la concertación. El alineamiento de precios se debe a la existencia de un líder barométrico, pero no a concertación. Los precios del cuadro son similares, pero no idénticos, y se refieren a una única fecha.

Añade esta compañía que el Servicio no justifica que exista concertación y que rechaza inmotivadamente las razones de la similitud de tarifas, cuando existe una explicación razonable distinta a la concertación para tal similitud. Así, al empezar a operar, Buquebús aplicó precios muy similares a los que venían aplicando las dos compañías que operaban en tal momento la línea, precios que habían sido autorizados por el Tribunal en su Resolución del año 1991, porque haber aplicado precios más altos le hubiera impedido introducirse en el mercado y haber optado por precios más bajos hubiera resultado económicamente insoportable. A mayor abundamiento, señala que, al menos en la OPE, como la Dirección General de la Marina Mercante prácticamente impone la aceptación de billetes de las otras navieras, ningún viajero los adquiriría a precios superiores a los de otra. Alega también que, al estar obligadas las navieras a hacer un descuento del 50% -del que las Autoridades abonan sólo un 33% y que la mitad de los viajeros son ceutíes- es imposible bajar los precios. Considera, además, que el beneficio que justifica la OPE se produce exactamente igual a lo largo de todo el año.

Trasmediterránea subraya que Buquebús y Euroferrys adoptaron las tarifas de Trasmediterránea por motivos que desconoce, si bien concurren para ello circunstancias objetivas en la línea: escasa distancia, iguales tarifas portuarias, combustible y otros insumos similares que explican la similitud de precios, aparte de las mencionadas de carácter histórico y administrativo.

También considera que, dada la existencia de las siguientes razones, no es extraño que se produjera el seguimiento de sus tarifas por las otras dos navieras imputadas:

*“Fácilmente se deduce, habida cuenta la demanda de esta línea, que el tema relativo a los precios de las tarifas reviste una especial delicadeza y es cuestión de extraordinaria sensibilidad, por lo que no es de extrañar que, existiendo en el mercado unas tarifas aplicadas por Trasmediterránea en base a un Contrato de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional (1978-1998), suscrito con el Estado, y en virtud de un Acuerdo establecido entre mi representada e ISNASA para la explotación conjunta de esta línea, aprobado por el Tribunal de Defensa de la Competencia en virtud de Resolución de 11 de diciembre de 1991 (Expte. 25/91), no es de extrañar, decimos, que las navieras que se fueron incorporando al servicio de la línea Algeciras-Ceuta adoptaran como referencia las tarifas existentes.”*

Finalmente, alega Trasmediterránea a favor de la extensión de la aceptación mutua de billetes fuera de los meses de la OPE que entiende que sólo puede denegarse desde una mera apoyatura teórica pues, en la práctica, no es fácil cambiar todos los años a un escenario de abierta y total competencia.

13. El Tribunal deliberó y falló esta Resolución en su sesión plenaria del día 28 de mayo de 2003.

14. Son interesados:

- Cía. Trasmediterránea S.A.
- Europa Ferrys S.A.
- Buquebús España S.A.
- Ciudad Autónoma de Ceuta

### **HECHOS PROBADOS**

1. El servicio de transporte marítimo Algeciras-Ceuta-Algeciras (en lo sucesivo, la línea) es atendido en la actualidad por tres compañías navieras: Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebús. La línea se distingue por constituir prácticamente el único medio de transporte directo entre Ceuta y la Península, por un lado, y por servir de puente para los miles de ciudadanos magrebíes que trabajan en Europa y van y vuelven de visita a su país de origen, por otro.
2. La denuncia tuvo su origen en las reacciones de los usuarios ceutíes por la incorporación el 1 de abril de 2000 de Buquebús al acuerdo de aceptación mutua de billetes que venía funcionando entre las otras dos empresas que prestan el servicio del que es objeto este expediente.
3. Trasmediterránea opera en la citada línea desde 1917. En 1979 empezó a prestar servicio otra empresa, Isleña de Navegación S.A. (Isnasa). Propiciado por la Dirección General de la Marina Mercante, ambas empresas suscribieron el 26 de febrero de 1991 un acuerdo para prestación conjunta del servicio, acuerdo que fue autorizado por Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 11 de diciembre de 1991. Isnasa dejó de operar la línea el 23 de mayo de 1998 (fol. 132, siempre del expediente del Servicio salvo indicación en contrario).
4. Euroferrys comenzó su actividad el 30 de mayo de 1998 (fol. 134, 141, 144 y 155), coincidiendo prácticamente con el inicio de la temporada alta, en la

que tiene lugar la denominada “Operación Paso del Estrecho” (OPE), del 15 de junio al 15 de septiembre de cada año (fol. 207), con las mismas tarifas que las compañías que ya operaban en la línea (fol. 155). Desde el principio se materializó un acuerdo de intercambiabilidad de billetes entre Euroferrys y Trasmediterránea, aunque sin suscribir documento alguno al respecto, acuerdo que siguió desarrollándose tras la finalización de la temporada alta (fol. 134 y 144 a 145). En junio de 1998, Trasmediterránea contaba con una cuota del 54,02% y Euroferrys con el 22,73% (fol. 134).

5. Buquebús comenzó a operar en la línea el 1 de septiembre de 1997, con los mismos precios que tenían establecidos sus competidores en ese momento, Trasmediterránea e Isnasa (fol. 116, 117 y 134), pero no se adhirió al acuerdo de intercambiabilidad de billetes ya existente. Puesto que, según manifiesta la propia naviera, estar al margen del sistema de intercambiabilidad le suponía una clara desventaja competitiva por la lógica preferencia de los clientes por un billete que les permitiera elegir entre más horarios, es decir, un billete de cualquiera de sus competidores, decidió adherirse al mencionado acuerdo el 1 de abril de 2000 (fol. 117), si bien dicho acuerdo no aparece plasmado en un documento (fol. 118, 135). En ese momento la cuota de mercado de Buquebús era del 30-35% (fol. 118) y la de Euroferrys del 39% (fol. 145).
6. Constan en el expediente tarifas vigentes para diferentes fechas en las que puede observarse que los precios son prácticamente coincidentes entre las tres navieras (salvo algunas excepciones), no superándose las cinco pesetas de diferencia respecto de las de Trasmediterránea en la gran mayoría de los casos.

Como ejemplo, se han tomado los valores correspondientes a las tarifas aplicadas a partir de 01-02-00<sup>1</sup>, agrupadas en el cuadro siguiente:

---

<sup>1</sup> La elección de las incluidas como ejemplo obedece a que son las tarifas inmediatamente anteriores a la adhesión de Buquebús y a que coincide exactamente la fecha de entrada en vigor.

TARIFAS EN BUQUE FAST FERRY (en vigor a 01-02-00, valores en pesetas)												
Tipo Pasaje <sup>2</sup>	Trasmediterránea (fol. 292-293)				Euroferrys (fol. 160-161)				Buquebús (fol. 183)			
	n.R		R		n.R		R		n.R		R	
	Tur.	Club	Tur.	Club	Tur.	Club	Tur.	Club	Tur.	Club	Tur.	Club
Tarifa general	3.090	3.540	1.630	2.020	3.095	3.545	1.635	2.025	3.085	3.535	1.625	2.015
Menor	1.545	1.770	816	1.011	1.550	1.775	820	1.015	1.540	1.765	810	1.005
Militar <sup>3</sup>	1.545	1.770	413	512					2.400	2.799	1.330	1.645
Tropa 20% <sup>4</sup>	2.520	2.880	1.335	1.650	2.525	2.885	1.340	1.655	2.515	2.875	1.330	1.645
Fam. Num. 20%	2.472	2.832	1.144	1.418	2.480	2.835	1.150	1.420	2.465	2.825	1.136	1.410
Jubilado <sup>5</sup>	2.520	2.880	1.115	1.370	2.525	2.885	1.120	1.375	2.515		1.110	1.365
Carnet joven	2.520	2.880	1.335	1.650	2.525	2.885	1.340	1.655	2.515	2.875	1.330	1.645
Conductor fin semana			1.045	1.275			1.045	1.280			1.035	1.270
Gr. turis.> 11pax	2.520	2.880	1.335	1.650	2.525	2.885	1.340	1.655	2.515	2.875	1.330	1.645
Guía grupo	238	238	159	159	250	250	250	250	300	300	300	300
30edad/EGB/univ. <sup>6</sup>	1.950	2.220	1.045	1.275	1.955	2.225	1.050	1.280	1.945	2.215	1.035	1.270
Gr. Deportivos			1.190	1.465			1.195	1.465			1.185	1.455
Gr. Rally <sup>7</sup>					2.525	2.885			1.595	1.975		
Visita a Ceuta <sup>8</sup>	1.950	2.220			1.955	2.225						
Tipo Vehículo <sup>2</sup>	n.R		R		n.R		R		n.R		R	
Auto>1,80 altura	13.870		12.490		13.875		12.495		13.865		12.485	
Auto/remolq 0-2,5m	4.935		3.980		4.940		3.985		4.930		3.975	
Auto/remolq 2,5-6m	8.925		6.575		8.930		6.580		8.920		6.570	
Furgón0-6m /autocarav	15.470		12.490		15.475		12.495		15.465		12.485	
Moto hasta 250cc	1.915		1.410		1.920		1.415		1.910		1.405	
Moto de 251cc a 500cc	2.320		1.735		2.325		1.740		2.315		1.730	
Moto más de 500cc	2.885		2.330		2.890		2.335		2.880		2.325	
Fin de semana 2,5-6m			4.710				4.715				4.705	
Fin de semana>1,80alt			8.555				8.560				8.550	
Autocar 12 m.l.	41.105		34.510		41.110		34.515		29.995			
Metro lineal autocar <sup>8</sup>	3.425		2.876		3.430							
Suplem. long<1,80m <sup>8</sup>	1.990		1.605		1.995		1.610					
Suplem. long>1,80m <sup>8</sup>	4.540		3.670		4.545		3.675					



: concepto no aplicable

n.R: no residente R: residente

Tur.: clase turista

<sup>2</sup> Se han incluido los conceptos que aparecen en, al menos, dos de las empresas.

<sup>3</sup> Este concepto no aparece en las tarifas de Euroferrys.

<sup>4</sup> Euroferrys denomina "militar tropa" a esta tarifa.

<sup>5</sup> Buquebús no indica la tarifa Club para este concepto.

<sup>6</sup> Euroferrys denomina "3ª edad/estudiantes/univ." a esta tarifa y Buquebús "grupo jubilado".

<sup>7</sup> Este concepto no aparece en las tarifas de Trasmediterránea.

<sup>8</sup> Este concepto no aparece en las tarifas de Buquebús.

7. La **oferta** la constituyen las tres empresas ya citadas, que prestan el servicio con buques tipo “ferry” (seis salidas diarias de cada puerto a cargo de Tramediterránea y Euroferrys) y de alta velocidad o “fast ferry”(con 18 salidas diarias de cada puerto<sup>9</sup>, seis por cada naviera). En estos últimos, el precio del pasaje es mayor y cuentan con dos modalidades (clase “turista” y “club”, más cara), existiendo todo un abanico de tarifas y descuentos en función de las características de los pasajeros y de los vehículos, partiendo de una diferencia básica: la de ser residente o no en Ceuta. Para los primeros, la Administración establece unas bonificaciones que rebajan el precio en cualquiera de las tarifas. Los buques de alta velocidad transportan más del 90% de los pasajeros y más del 95% de los vehículos (fol.131).

8. La **demanda**, cercana a los 2,5 millones de pasajeros y unos 430.000 vehículos (datos año 2000, fol. 128, 131 y 141), se estructura, en términos generales, de la siguiente forma (fol. 131):

- 50% de residentes en Ceuta, residentes en ciudades marroquíes aledañas a Ceuta, militares destinados en Ceuta, turismo de compras y viajes de negocios.
- 50% marroquíes residentes en Europa.

Existe una fuerte estacionalidad en la demanda, que se concentra sobre todo en los meses de verano (aparte de las vacaciones de Navidad y Semana Santa), cuando se supera el 37% de los viajeros y se llega al 43% de los vehículos transportados (fol. 131, 141).

9. Es en estos meses de verano cuando tiene lugar la “Operación Paso del Estrecho” (OPE), del 15 de junio al 15 de septiembre, siendo las fechas de máxima afluencia las coincidentes con los principios y últimos días de mes o de quincenas, y los fines de semana. Según manifiesta la Dirección General de la Marina Mercante -que, al parecer, ha propiciado el consenso entre las navieras apelando a la necesidad de satisfacer los intereses generales-, no en todas las OPEs se ha conseguido que el 100% de las navieras accedieran a la intercambiabilidad.

10. La intercambiabilidad de billetes supone que los usuarios pueden utilizar cualquiera de los buques de cualquiera de las navieras que operan en la línea, con independencia de la compañía en la que hayan adquirido el billete. Ello implica la existencia de un mecanismo que permite la liquidación de ingresos entre las compañías en función de una serie de

---

<sup>9</sup> Que pueden incrementarse en temporada alta, tanto en “Aferry” como en “fast ferry” (fol. 133 y 142).

criterios para atribuir los mismos a cada una de ellas: pasajes vendidos, viajeros y vehículos transportados, trayectos programados y realizados, servicios a bordo, etc. (fol. 275, 277 y 281).

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. La cuestión fundamental que se plantea en este expediente consiste en determinar si resulta acreditado que Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebús adoptaron un acuerdo o concertación de precios en la línea, por lo que serían responsables de una infracción del art. 1 LDC, según propone el Servicio en su Informe y se recoge literalmente en el Antecedente de Hecho 6.
2. Como señala el Servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 4 del Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre -que sigue los criterios marcados por el Reglamento 3577/92 CEE, del Consejo, de 7 de diciembre-, los servicios de línea regular de cabotaje insular, entre los que se incluye la línea Algeciras-Ceuta, tienen el carácter de “*navegaciones de interés público*”, para cuya prestación se requiere la previa autorización administrativa, condicionada al cumplimiento de las obligaciones de servicio público que imponga la Dirección General de la Marina Mercante. Dicha autorización es de carácter reglado, otorgándose a cualquier empresa naviera que la solicite y reúna los requisitos del Real Decreto antes mencionado (fol. 205). Por tanto, no hay límites administrativos para la entrada de operadores. Según indicación de la citada Dirección General, las tarifas de la línea son fijadas libremente por las empresas (fol. 207, 275, 277 y 280).

Durante la OPE, corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante garantizar el tránsito marítimo, planificado con antelación mediante un Plan de Flota que “representa la disposición de la oferta suficiente para atender la demanda previsible en los días de máxima afluencia, y evitar así el colapso de las zonas de embarque y preembarque”. Según indica este Organismo, el Plan de Flota, además de previsiones de buques, de sus capacidades y número de viajes a realizar, incluye una serie de medidas consensuadas con las navieras, entre las que se cuentan:

- intercambiabilidad de billetes, para conseguir mayor fluidez en los embarques de vehículos, que lo hacen en el primer buque disponible, con independencia de la naviera a que pertenezca;

- ruptura de horarios (los buques van saliendo a la mar no con su horario prefijado sino según su orden de llegada a puerto y de finalización de los embarques);
  - salidas de buques en lastre (sin pasaje) desde el puerto de destino, en los días de máxima afluencia, para reducir al máximo los tiempos de rotación; y
  - realización de todos los servicios extraordinarios que sean necesarios.
3. Los hechos que se declaran probados aparecen plenamente acreditados en el expediente tanto por la documentación aportada como por el reconocimiento expreso de las propias navieras denunciadas.

Las tres empresas imputadas admiten, igualmente, que practicaron los mismos o casi idénticos precios desde que empezaron a prestar servicio Buquebús, el 1 de septiembre de 1997, y Euroferrys el 30 de mayo de 1998 (Hechos Probados 5 y 4, respectivamente), así como la existencia de un acuerdo de intercambio de billetes (expreso pero que no aparece en documento alguno) que se extiende desde el 30 de mayo de 1998 para Trasmediterránea y Euroferrys y desde el 1 de abril de 2000 para las tres navieras.

4. Al reconocer las tres empresas que establecieron los mismos precios desde que empezaron a operar, junto con la observación del Servicio de que los precios practicados son coincidentes en distintas fechas y que las diferencias entre ellos son mínimas y muchas veces idénticas en los distintos servicios ofrecidos -cinco pesetas-, como se recoge en el citado cuadro de tarifas vigentes el 1 de febrero de 2000 (Hecho Probado 6), le llevaron a imputar en el Pliego de Concreción de Hechos la práctica de unirse los operadores para ofertar conjuntamente los servicios a un mismo precio, lo que podría llegar a anular la competencia entre ellos y supondría una infracción del artículo 1 LDC.

El Servicio entendió también que el acuerdo de admisión mutua de billetes no debería extenderse fuera de los meses de la OPE porque refuerza el acuerdo de precios, pudiendo provocar la adhesión al mismo de los operadores que se mantuvieran independientes en este aspecto (Buquebús) y desincentivar las diferencias en la calidad del servicio como última posibilidad de competir.

5. En esta situación, con fecha 7 de marzo de 2002, la misma de formulación del PCH, las tres navieras presentaron ante el Servicio una solicitud de autorización singular para un “Sistema de intercambio de billetes y ordenación de horarios en la línea marítima Algeciras-Ceuta”,

reconociendo que reducía la competencia. Dicho Sistema supone un compromiso de las tres navieras para admitir a los pasajeros con billete de las otras compañías y el establecimiento de una programación ordenada de horarios, mientras que se garantiza la libertad de cada naviera para fijar las condiciones de comercialización y promoción de sus servicios a los precios de referencia, así como el acceso al Sistema, según se indica.

El Servicio, tras realizar un minucioso análisis y la tramitación correspondiente, concluye que no procede la autorización por ser un acuerdo restrictivo de la competencia y no cumplir las condiciones del art. 3 LDC, lo que sí podría suceder para el período de la OPE y otros breves vacaciones, si bien señala que para estos períodos excepcionales no se ha formulado la solicitud.

6. Pues bien, en cuanto a la conducta imputada, hay que comenzar señalando que el artículo 1 LDC prohíbe *“todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en...”*

El Tribunal ha definido la “práctica concertada” como aquella conducta anticompetitiva que se deriva de una identidad de comportamientos que no se explican de modo natural por la propia estructura o las condiciones de competencia del mercado y que esta razón induce a pensar en la existencia de acuerdos tácitos o formas de coordinación entre los operadores económicos que no pueden ser expresamente probados (Resolución del TDC de 13 de julio de 1988). También ha definido las “prácticas concertadas” como *“aquellas actuaciones que, alterando o restringiendo la situación de competencia en un mercado, implican un paralelismo de conducta consciente entre agentes económicos, normalmente competidores, y suponen cierta cooperación y coordinación entre ellos”* (Resolución del TDC de 6 de marzo de 1992, Expte. 306/91, Detergentes).

Por su parte, el Tribunal de Justicia de la CE, recordando su reiterada jurisprudencia, señaló en su STJC 08-07-99, As. C-199/92 P (Hüls Ag/commission), párrafo 158 que: *“... el concepto de práctica concertada se refiere a una forma de coordinación entre empresas que, sin haber desembocado en la celebración de un convenio propiamente dicho, sustituye conscientemente los riesgos de la competencia por una cooperación práctica entre ellas”*.

En los procedimientos en materia de competencia es frecuente acudir a la prueba de presunciones para demostrar la existencia de una infracción, fundamentalmente, cuando se trata de conductas colusorias. Las empresas que concertan sus actuaciones no acostumbran a dejar rastro de sus convenios, si bien los resultados de éstos resultan evidentes y de ellos se puede deducir la existencia de un acuerdo, como única explicación plausible.

El Tribunal Constitucional ha establecido que, en determinadas condiciones, la prueba indiciaria puede servir para constatar la existencia de unos hechos que constituyen una infracción. Según la doctrina del Tribunal Constitucional, la aceptación de la prueba de presunciones en derecho punitivo o sancionador exige, en primer lugar, que los hechos base, es decir, los indicios, estén plenamente demostrados, que la relación causal entre los hechos y los indicios esté suficientemente razonada y, finalmente, que, si existen otras razones para explicar los indicios, deben ser analizadas y explicarse la causa de su rechazo. Esta doctrina se contiene, entre otras, en las Sentencias del Tribunal Constitucional 174/85 y 175/85, ambas de 17 de diciembre, lo que se complementa con la doctrina del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea en el sentido de que con tal base cabe imponer sanción.

Es evidente que esa doctrina resulta aplicable a los procedimientos en materia de competencia, de modo que, en numerosas ocasiones, se ha considerado acreditada una infracción consistente en la concertación en materia de precios por la coincidencia y simultaneidad en su variación. Así ocurre, por ejemplo, en la Resolución de 4 de julio de 1988 (Prensa dominical), confirmada por Sentencias del Tribunal Supremo de 6 de octubre y 5 de noviembre de 1997; o bien en la Resolución de 25 de octubre de 1988 (Autoescuelas) o en la de 2 de noviembre de 1988 (Prensa del corazón) que ha sido confirmada por las Sentencias de la Audiencia Nacional de 10, 22 y 30 de marzo de 1993 y del Tribunal Supremo de 15 de septiembre de 1997; y la de 8 de julio de 1992 (Aceites), confirmada por Sentencia de la Audiencia Nacional de 27 de marzo de 1996 y otras.

Más recientemente, el Tribunal ha aplicado la doctrina de los tres requisitos exigibles para admitir la prueba de presunciones en las Resoluciones de 11 de mayo de 1998 (Películas Vídeo), 30 de septiembre de 1998 (Vacunas Antigripales), 18 de diciembre de 1998 (Autoescuelas Collado Villalba), 15 de abril de 1999 (Azúcar), confirmada por las Sentencias de la Audiencia Nacional de 4 de julio y 13 de septiembre de

2002, 4 de junio de 2001 (Hormigón Gerona) y 4 de marzo de 2003 (Autoescuelas Coslada).

Por todo lo anterior, es necesario examinar el presente supuesto a la luz de tal doctrina para determinar si de la coincidencia de precios puede llegarse a la conclusión de que ha existido una concertación entre las inculpadas.

El primero de los requisitos, es decir, que los hechos básicos o indicios estén plenamente demostrados, resulta indubitado, se desprende de documentos aportados al expediente y es admitido por las imputadas. Es, en efecto, un hecho probado y admitido por las tres navieras que desde que Buquebús empezó a prestar servicio, el 1 de septiembre de 1997, y Euroferrys, el 30 de mayo de 1998, practicaron los mismos o casi idénticos precios, sumando o restando, respectivamente, cinco pesetas a los practicados por Trasmediterránea.

Precisamente, el comportamiento lógico y normal de los nuevos operadores -como señala también la teoría de los modelos de comportamiento tras la liberalización de las líneas de transporte- es hacerse un hueco en el mercado diferenciando la calidad del servicio y, sobre todo, ofreciendo precios más atractivos, en ocasiones hasta experimentando pérdidas, pero nunca la permanencia de tal igualdad de tarifas y la coincidencia de las fechas de su aplicación. Aunque para determinados productos y servicios homogéneos es frecuente que se unifiquen los precios en libre competencia, las diferencias que presentan en este caso -con cantidades tan redondas y repetidas- no pueden responder a ninguna razón económica distinta del acuerdo o la concertación para igualar los precios y monopolizar el mercado.

La posibilidad más verosímil de tan idéntico comportamiento de los precios sería, pues, la de un caso de oligopolio explotado en coalición de las empresas y de forma conjunta para conseguir el máximo beneficio, es decir, como un verdadero cártel para monopolizar el mercado, dificultando, además, el acceso de competidores.

El segundo requisito, relativo a la relación de causalidad, también se cumple. Si las tres empresas navieras establecen idéntica y simultáneamente los precios, manteniendo una pequeña diferencia constante a lo largo del tiempo para las muy distintas tarifas que se fijan, la única posibilidad de este idéntico comportamiento es que haya habido concertación o acuerdo de los precios, según las reglas de la lógica, como señala el Tribunal Supremo en sus Sentencias de 26 de julio, 8 de octubre

y 7 de diciembre de 1985, entre otras. Luego el Tribunal ha de concluir que ni se niega el hecho base ni se prueba que no exista enlace lógico.

7. El tercero de los requisitos establecidos por el Tribunal Constitucional exige contrastar la presunción alcanzada con las explicaciones alternativas aportadas por las imputadas. Corresponde, por lo tanto, analizar la verosimilitud de las versiones aducidas por las empresas navieras por si pudieran resultar válidas para explicar que tal coincidencia en los precios de prácticamente la totalidad de sus servicios obedece a un comportamiento legítimo.

Las imputadas reconocen el paralelismo cuantitativo y temporal de los precios practicados al iniciar el negocio, hecho que niegan tras la formulación del Pliego –así, dice Buquebús *“eran los mismos que tenía establecidos nuestra competencia”* (folio 116) y Euroferrys *“con las mismas tarifas que las compañías que ya operaban en la línea”* (folio 155)-. Pero alegan que el paralelismo responde al alto grado de transparencia del mercado, al seguimiento obligado al líder barométrico del mismo o a que la Dirección General de la Marina Mercante aprueba las tarifas básicas máximas, lo que supone dictar de facto un precio de referencia para la línea.

Sin embargo, los argumentos de la alta transparencia del mercado y del obligado seguimiento al líder del mismo quedan desvirtuados porque no explican de ningún modo que los precios de Buquebús y de Euroferrys se formen añadiendo o restando en casi todos los servicios cinco pesetas a los de Tramediterránea, o que quepa un seguimiento absolutamente automático al líder del mercado, además de que estas posibilidades no son admisibles cuando ha habido contactos previos e intercambio de información entre las empresas concertadas que, en este caso, no pueden negar porque es un hecho probado y admitido que han realizado acuerdos expresos, aunque sin suscribir documento alguno, como sucede con el de aceptación mutua de billetes incluso fuera del período de la OPE.

Igualmente, la justificación que alega Euroferrys de que la Dirección General de la Marina Mercante aprueba tarifas máximas, lo que supone de hecho dictar un precio de referencia para la línea, con peligro de perder clientes si se supera, no puede sostenerse, teniendo en cuenta que en el folio 207 del expediente del Servicio consta que el citado Organismo manifiesta que no le corresponde hacer tal cosa por no figurar entre los requisitos del art. 6 del Real Decreto 1466/1999 para otorgar la autorización, así como en el folio 262 pues en la prescripción técnica 4.b.3 del Pliego del contrato suscrito entre la Administración y Tramediterránea

se establecen tarifas básicas máximas para todos los itinerarios menos, precisamente, para el de Algeciras-Ceuta.

Por su parte, Buquebús alega que en la línea no cabe competencia en precios, sino sólo en servicios. Afirma que, cuando comenzó a operar, aplicó precios muy similares a los de Tramediterránea e Isnasa, precios que habían sido autorizados por el Tribunal en su Resolución del año 1991, porque haberlos aplicado más altos le hubiera impedido introducirse en el mercado y haber optado por otros más bajos hubiera resultado económicamente insoportable. Añade que las navieras están obligadas a hacer un descuento del 50% del precio a los residentes en Ceuta -del cual el Estado sólo abona el 33%- y que la mitad de los viajeros residen en dicha Ciudad, lo que hace inviable bajar el precio.

La versión de que no cabe competencia en precios, sino sólo en calidad del servicio, no resulta verosímil -como se ha señalado al final del FD anterior- pues no es ése el comportamiento normal de los nuevos operadores que desean hacerse un hueco en el mercado compitiendo. A este respecto, el Tribunal comparte el criterio del Servicio que recuerda el ejemplo del asunto P&O Stena Line, en el que se refiere que los períodos de máxima demanda para los transbordadores en el Canal de la Mancha se producen sólo en un número limitado de días del año y algunas horas al día, pudiendo elegir el consumidor entre diversas tarifas, pues las compañías ofrecen precios diferentes incluso a lo largo de un mismo día (Decisión de la Comisión de 26-01-99, As. IV/36.253 -P&O Stena Line-). Y la razón de que la desigualdad de precios para residentes y no residentes en Ceuta por encima del 33% impide bajarlos, no justifica su igualdad entre supuestos competidores, correspondiendo la vigilancia de esta cuestión al Ministerio de Fomento, que es el competente en la concesión del servicio y de las bonificaciones para los residentes en Ceuta, según establece el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, en su art. 2.1.c).

Sostiene también Buquebús, con la frase que seguidamente se transcribe, que no es correcta la conclusión a la que llega el Servicio de que sólo podría ser admisible el Sistema durante la OPE porque *“resulta impracticable operativa y empresarialmente alternar la manera de actuación y de prestación de los servicios por las navieras. No puede exigirse a las navieras que, por razones de interés público, se coordinen en sus horarios y en su actuación en ciertos períodos pero que fuera de ellos retomen la aceptación exclusiva de los viajeros que lleven el billete emitido por la propia naviera y reorganicen sus horarios de forma distinta a como las autoridades portuarias les indican para esas fechas”*.

El Tribunal no puede compartir en modo alguno esta afirmación de Buquebús, que también hacían las otras dos imputadas, sobre la acertada conclusión a la que llega el Servicio, porque la pretendida forma de organizar el negocio, de la que se solicita autorización cuando se está formulando la acusación, resulta muy peligrosa para la competencia al facilitar la coordinación del comportamiento comercial de empresas oligopolistas supuestamente competidoras, no compensando, por tanto, o el que se pueda ofrecer alguna ventaja al viajero a costa de ver incrementada la vinculación de los competidores fuera de la temporada de la OPE, siendo esta última la única en la que pueden prevalecer razones de interés público. Pero, con este razonamiento de Buquebús, más que demostrar que no ha habido concertación, que no lo demuestra, de lo que trata es de justificar la necesidad de mantener coordinadas las navieras después de la OPE cuando, además, Buquebús se había mantenido independiente -no en precios- desde el 1 de septiembre de 1997 hasta el 1 de abril de 2000.

Finalmente, afirma Trasmediterránea que, si bien desconoce los motivos por los cuales Buquebús y Euroferrys adoptaron sus mismas tarifas, no puede resultar extraño este hecho porque, por un lado, varios insumos eran de coste fijo para las tres compañías; por otro lado, dadas las razones históricas y del Acuerdo con Isnasa aprobado por el Tribunal en el año 1991, que se transcriben literalmente al final del Antecedente de Hecho 11, no es extraño que los nuevos operadores adoptaran sus precios; y, por último, que sólo desde una apoyatura teórica puede denegarse la extensión de la aceptación mutua de billetes fuera de los meses de la OPE pues, en la práctica, es prácticamente imposible cambiar todos los años a un escenario de abierta y total competencia al terminar dicha Operación.

Al igual que sucedía con la anterior versión de Buquebús, el Tribunal entiende que Trasmediterránea tampoco está demostrando que no hubo concertación sino que, mezclando los argumentos de los iguales insumos e históricos, alegando que el Servicio se queda en su análisis en lo teórico pero lejos de la realidad y señalando que no puede extrañar que Buquebús y Euroferrys siguieran sus precios, se soslaya si hubo o no hubo concertación intentando demostrar que es prácticamente imposible restablecer el comportamiento individual de las empresas una vez terminada la OPE que es algo muy distinto.

Aún así, el Tribunal no quiere dejar de contestar estos argumentos de Trasmediterránea. Que existan unos insumos similares y a coste fijo

unitario para las tres navieras no quiere decir que sus costes variables y fijos sean iguales, cuando no lo son sus composiciones de las flotas, características y antigüedad de los barcos, gastos de personal, financieros, etc. Pero es que, además, como demuestra el análisis económico más elemental, la igualdad de costes no supone la de los precios nada más que en la especial situación de mercado del equilibrio a largo plazo en un mercado de competencia perfecta, mientras que en el presente caso el modelo aplicable sería el del oligopolio con sus diferentes soluciones, situación de mercado en la que tanto los costes de las empresas como la demanda para cada una de ellas son distintos.

En segundo lugar, las razones de tipo histórico tampoco resultan convincentes porque se refieren a una época pasada, tras la cual el proteccionismo y la intervención en este sector dejaron paso a la competencia que, efectivamente, no resulta fácil implantar pero sin que se haya demostrado que sea prácticamente imposible restablecer el comportamiento individual de las empresas una vez pasado el período de la OPE. Luego el Servicio, que analizó minuciosamente los argumentos y datos suministrados por las empresas, antes y después de formular el Pliego y al solicitar la autorización, no se limitó a hacer consideraciones teóricas para proponer que se restablezca el comportamiento individualizado de las navieras transcurrida la OPE, sino que valoró con todo acierto el Sistema frente a los requisitos que establece la LDC, en su artículo 3, para conceder las autorizaciones singulares.

En definitiva, las empresas imputadas no demuestran que existan explicaciones distintas a la concertación para justificar la igualdad de precios porque, realmente, ni siquiera intentan ofrecer versiones alternativas de tal coincidencia. Las tres navieras se limitan a manifestar que no hay alternativa a la explotación conjunta del negocio fuera de la OPE y ello en beneficio de los usuarios, afirmación que le hace recordar al Tribunal lo que ya señaló en otro expediente de este sector de que *“Los monopolios no suelen transferir los beneficios derivados de la restricción de la competencia a los usuarios. Y ello ocurre incluso en las conferencias marítimas, uno de los pocos casos que la teoría económica reconoce que una restricción de la competencia puede ser eficiente. Por ello, la Ley exige la necesidad de competencia en el mercado”* (Resolución de 13 de mayo de 1993, Expte. 34/92, revocación COPECAN).

8. Cuanto antecede lleva al convencimiento del Tribunal de que la única explicación razonable de la coincidencia de los precios es la concertación encaminada a sustituir la competencia por el acuerdo entre competidores, siguiendo una forma de actuar que debió terminar, como más tarde, en el

año 1996, al caducar la autorización del Tribunal concedida por Resolución del 11 de diciembre de 1991. Cabe apreciar, por tanto, la existencia de una conducta prohibida por el artículo 1 LDC, consistente en haber fijado concertadamente los precios del servicio de transporte marítimo de pasajeros y de vehículos en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras, de la que son autoras Trasmediterránea y Buquebús desde el 1 de septiembre de 1997, al entrar esta última en servicio, y las tres compañías navieras desde el 30 de mayo de 1998, al hacerlo Euroferrys.

9. Respecto de la autorización singular solicitada, que es la segunda y última cuestión planteada en este expediente, el Tribunal comparte la conclusión a la que llega el Servicio de que el Sistema no estaría sometido a competencia alguna, puesto que no existen otras navieras fuera de él, y, además, si hubiera otras fuera del Sistema y decidieran integrarse en él, dejarían de competir, toda vez que el acuerdo de intercambiabilidad fuerza a ello, como queda demostrado con lo acontecido en el caso de Buquebús y expuesto en el Hecho Probado 5: la propia naviera reconoce que estar al margen de la aceptación de billetes le suponía una clara desventaja competitiva por la lógica preferencia de los clientes por un billete que les permitiera elegir entre más horarios, es decir, un billete de cualquiera de sus competidores, por lo que decidió adherirse a dicho acuerdo (fol. 117). Unido ello a que, como ha quedado patente, las tarifas de las tres partícipes en el Sistema son prácticamente iguales, no hace abrigar esperanza alguna en que mejorase la competencia entre ellas, pues similitud en precios y sistema de intercambiabilidad de billetes se alimentan mutuamente, lo que hace descartar totalmente la concesión de la autorización solicitada.

Por otra parte, el Sistema prevé que la aceptación de billetes sólo se aplicaría a los emitidos a los precios de referencia y que, fuera de ellos, sería necesaria la conformidad previa de los partícipes, por lo que poder rechazar sus condiciones desincentiva la contratación y la competencia fuera de dichos precios de referencia.

Además, el Sistema no prevé cómo se distribuirían los horarios, lo que no permite descartar su reparto y la imposibilidad de competir, cuando la facturación en el año 2001 da unas cuotas similares para las tres navieras (el 33,8% para Trasmediterránea, 31,8% Buquebús y 34,4% Euroferrys).

En esta situación, se podría producir un ahorro de costes -que tampoco se concreta- sin que aparezca asimismo clara su repercusión a los usuarios, no cumpliéndose, por tanto, los requisitos del artículo 3.1 LDC para poder conceder la autorización solicitada.

Por lo tanto, el Tribunal ha llegado a la conclusión de que no se encuentra justificada la extensión de la aceptación de billetes fuera de los meses en que se desarrolla la OPE ni se encuentra impedimento para restablecer la individualidad del comportamiento de las empresas una vez transcurrido su período.

10. Producida una práctica prohibida por la LDC, la infracción debe ser sancionada y, así, el art. 10 LDC, en relación con el 46.2.d) de la misma, faculta al Tribunal para imponer multa a los agentes económicos que deliberadamente o por negligencia infrinjan lo dispuesto, entre otros preceptos, en el art. 1.

En el presente caso, se cumple dicho requisito porque las navieras imputadas organizaron el negocio para ofertar conjuntamente sus servicios a un mismo precio, lo que podía llegar a anular la competencia totalmente, beneficiándose del incumplimiento de la normativa legal.

Para determinar la cuantía de la sanción hay que tener en cuenta que en el artículo 10.1 se establece que el Tribunal podrá imponer a los agentes económicos, empresas, asociaciones, uniones o agrupaciones de aquéllas, multas de hasta 150.000.000 de pesetas (900.000 euros), cuantía que podrá ser incrementada hasta el 10% del volumen de ventas correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior a la Resolución del Tribunal.

Por otra parte, en el número 2 del citado artículo se establecen los criterios a tener en cuenta para la determinación de la sanción. En el presente expediente debe destacarse la modalidad y alcance de la restricción, pues la concertación horizontal de precios, como ha señalado reiteradamente el Tribunal, constituye una de las más graves modalidades de infracción de las normas de defensa de la competencia. En este caso, además, las tres navieras no tienen competencia directa alguna, puesto que no existe ninguna otra línea marítima regular que una un puerto español del Mediterráneo sur con Ceuta ni existe otra naviera que cubra la línea Algeciras-Ceuta fuera de los acuerdos considerados prohibidos. En consecuencia, la gravedad de la conducta es de un grado máximo por los efectos que produce al suponer realmente la cartelización del negocio para monopolizar el mercado lo que dificulta, incluso, el acceso de competidores.

Teniendo en cuenta, asimismo, que la cifra de ventas conjunta en el año 2001 de la línea se elevó a 14.005 millones de pesetas (84,18 millones de

euros) y dada la similitud de las cuotas -algo mayor para Euroferrys que fue la última en acceder al servicio- el Tribunal considera adecuado imponer la sanción de seiscientos mil euros (cien millones de pesetas, aproximadamente) a cada una de las navieras.

11. Por último, en virtud de lo dispuesto en el art. 46 LDC, el Tribunal estima que debe ordenar el cese de las prácticas prohibidas y la publicación de la parte dispositiva de esta Resolución a costa de las tres navieras en el “Boletín Oficial del Estado” y en dos diarios de información general de Ceuta, intimar a las partes sancionadas para que se abstengan en el futuro de conductas semejantes e interesar del Servicio la vigilancia de este mercado y que informe sobre ello al Tribunal.

VISTOS los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Tribunal, por mayoría,

## RESUELVE

- Primero:** Declarar la existencia de una conducta prohibida por el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia consistente en haber fijado concertadamente los precios del servicio de transporte marítimo de pasajeros y de vehículos en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras, de la que son autoras Compañía Trasmediterránea S.A. y Buquebús España S.A. desde el 1 de septiembre de 1997, y desde el 30 de mayo de 1998 ambas compañías y Europa Ferrys S.A.
- Segundo:** Ordenar a las citadas empresas el cese inmediato de la conducta declarada prohibida e intimarlas para que se abstengan de realizar dicha concertación de precios en el futuro.
- Tercero:** Imponer multas de seiscientos mil euros a cada una de las navieras Compañía Trasmediterránea S.A., Buquebús España S.A. y Europa Ferrys S.A.
- Cuarto:** No conceder la autorización singular solicitada para el “Sistema de intercambio de billetes y ordenación de horarios en la línea marítima Algeciras-Ceuta”.
- Quinto:** Ordenar a las citadas compañías la publicación a su costa, en el plazo de dos meses, de la parte dispositiva de esta Resolución en

el “Boletín Oficial del Estado” y en dos diarios de información general editados en Ceuta.

En el caso de retraso en la publicación, se les impondrá una multa coercitiva de quinientos euros por cada día de demora.

**Sexto:** Instar al Servicio de Defensa de la Competencia para que vigile el cumplimiento de esta Resolución e informe de ello al Tribunal de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que es definitiva en vía administrativa y que contra la misma no cabe recurso administrativo alguno, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.