

**Id. Cendoj:** 28079230062006100191  
**Órgano:** Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso  
**Sede:** Madrid  
**Sección:** 6  
**Nº de Resolución:**  
**Fecha de Resolución:** 12/05/2006  
**Nº de Recurso:** 474/2003  
**Jurisdicción:** Contencioso  
**Ponente:** JOSE MARIA DEL RIEGO VALLEDOR  
**Procedimiento:** CONTENCIOSO  
**Tipo de Resolución:** Sentencia

---

## SENTENCIA

Madrid, a doce de mayo de dos mil seis.

Visto el recurso contencioso administrativo que ante esta Sección Sexta de la Sala de lo

Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, y bajo el número 474/2003, se tramita, a

instancia de Transmediterránea, S.A., representada por el Procurador D. Francisco García Crespo,

contra la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia, de fecha 13 de junio de 2003

(expediente 543/2002), sobre prácticas prohibidas por la ley de Defensa de la Competencia, y en el

que la Administración demandada ha estado representada y defendida por el Sr. Abogado del

Estado, siendo la cuantía del mismo 600.000 euros.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

PRIMERO.- Se interpone recurso contencioso administrativo por la representación procesal indicada, contra la resolución de referencia, mediante escrito de fecha 18 de julio de 2003, y la Sala, por providencia de fecha 31 de julio de 2003, acordó tener por interpuesto el recurso y ordenó la reclamación del expediente administrativo.

SEGUNDO.- Reclamado y recibido el expediente administrativo, se confirió traslado del mismo a la parte recurrente, para que en el plazo legal formulase escrito de demanda, haciéndolo en tiempo y forma, alegando los hechos y fundamentos de derecho que estimó oportunos, y suplicando lo que en su escrito de demanda consta literalmente.

Dentro del plazo legal, la Administración demandada formuló, a su vez, escrito de contestación a la demanda, oponiéndose a la pretensión de la actora y alegando lo que, a tal fin, estimó oportuno.

TERCERO.- Se recibió el recurso a prueba, con el resultado que obra en autos, y evacuado el trámite de conclusiones, quedaron los autos conclusos y pendientes de votación y fallo, para lo que se acordó señalar el día 9 de mayo de 2006.

CUARTO.- En la tramitación de la presente causa se han observado las prescripciones legales, previstas en la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa y en las demás disposiciones concordantes y supletorias de la misma.

Vistos, siendo Ponente el Ilmo. Sr. D. José M<sup>a</sup> del Riego Valledor.

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

PRIMERO.- Se interpone recurso contencioso administrativo contra la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia, de 13 de junio de 2003, cuya parte dispositiva decía lo siguiente:

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 demor.

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.

SEGUNDO.- La parte actora alega en su demanda: a) El principio de presunción de inocencia; la carga de la prueba incumbe a la Administración, y no es posible, con arreglo a derecho, declarar la existencia de una conducta prohibida e imponer una sanción, basándose en indicios, conjeturas o apreciaciones subjetivas, b) conforme a la prueba practicada, el sistema de intercambio de billetes cuya autorización ha sido

denegada, debe ser autorizado debido a las circunstancias que concurren en la línea Algeciras-Ceuta, y c) conforme al artículo 131 LRJPAC las sanciones han de estar en consonancia con la gravedad de las conductas, por lo que la sanción de 600.000 euros impuesta a la recurrente ha de ser anulada o reducida a una cantidad más acorde con las circunstancias concurrentes en la citada línea marítima.

El Abogado del Estado contesta que: a) en el ámbito de la legislación sobre la defensa de la competencia es constante la doctrina jurisprudencial que admite la utilización de las pruebas indiciarias, b) la sanción ha sido impuesta tomando en consideración las circunstancias reseñadas en el artículo 10 LDC, y c) la autorización singular solicitada implica que el sistema no estuviera sometido a competencia alguna, por lo que no se cumplen los requisitos del artículo 3 LDC.

TERCERO.- Esta Sala ya se ha pronunciado sobre la misma Resolución del TDC que constituye el objeto del presente recurso contencioso administrativo, en sentencias de 30 de junio de 2005 y 7 de abril de 2006, recaídas en los recursos 477/2003 y 483/2003, respectivamente, seguidos ante esta misma Sección a instancias de otras dos Compañías navieras igualmente sancionadas. Seguimos ahora los razonamientos contenidos en dichas sentencias por razones de unidad de criterio.

La Sala considera acreditados los hechos que el TDC declaró probados en la Resolución impugnada:

PRIMERO.- 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.

SEGUNDO.- 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.

TERCERO.- Trasmediterránea opera en la citada línea desde 1917. En 1979 empezó a prestar servicio otra empresa, Isleña de Navegación, SA (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 (folio 132, siempre del expediente del Servicio salvo indicación en contrario).

CUARTO.- Euroferrys comenzó su actividad el 30 de mayo de 1998 (folios 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 (folio 207), con las mismas tarifas que las compañías que ya operaban en la línea (folio 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 (folios 134 y 144 a 145). En junio de 1998, Trasmediterránea contaba con una cuota del 54,02% y Euroferrys con el 22,73% (folio 134).

QUINTO.- 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 (folios 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 (folio 117), si bien dicho acuerdo no aparece plasmado en un documento (folios 118, 135). En ese momento la cuota de mercado de Buquebús era del 30-35% (folio 118) y la de Euroferrys del 39% (folio 145).

SEXTO.- 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 01-02-2000(1), agrupadas en el cuadro siguiente (ver cuadros página 10 de la Resolución del TDC impugnada).

SEPTIMO.- 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 Trasmediterránea y Euroferrys) y de alta velocidad o "fast ferry" (con 18 salidas diarias de cada puerto(9), 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 (folio 131).

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

NOVENO.- 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.

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

CUARTO.- Por lo demás, esta Sala ha venido ratificando en numerosas ocasiones el procedimiento frecuentemente utilizado por el Tribunal de Defensa de la Competencia cuando en la materia que le es propia acude a la prueba de presunciones para demostrar la existencia de una infracción, fundamentalmente, cuando de conductas colusorias se trata. Y ello en perfecta sintonía con la jurisprudencia del Tribunal Supremo que igualmente ha sentado ya un sólido criterio sobre las posibilidades y los límites de utilización de la prueba de indicios por el Tribunal de Defensa de la Competencia y, derivadamente, por los órganos jurisdiccionales de instancia que controlan la conformidad a derecho de sus resoluciones sancionadoras.

Así en la STS de 6 de marzo de 2000 el Tribunal Supremo, reiterando doctrina precedente, afirmaba:

"Esta Sala ha sentado ya un sólido criterio sobre las posibilidades y los límites de utilización de la prueba de indicios por el Tribunal de Defensa de la Competencia y, derivadamente, por los órganos jurisdiccionales que controlan la conformidad a derecho de sus resoluciones sancionadoras.

En la sentencia de 6 de marzo de 2000 (R-2000/7048) (recurso 373/1993) hemos afirmado, reiterando doctrina precedente que:

"[...] el derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial en un proceso pueda formarse sobre la base de una prueba indiciaria; pero para que esta prueba pueda desvirtuar dicha presunción debe satisfacer las siguientes exigencias constitucionales: los indicios han de estar plenamente probados -no puede tratarse de meras sospechas- y se debe explicitar el razonamiento en virtud del cual, partiendo de los indicios probados, ha llegado a la conclusión de que el imputado realizó la conducta infractora; pues, de otro modo, ni la subsunción estaría fundada en Derecho ni habría manera de determinar si el proceso deductivo es arbitrario, irracional o absurdo, es decir, si se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia al estimar que la actividad probatoria puede entenderse de cargo.

Hay que resaltar que estas pruebas tienen una mayor operatividad en el campo de defensa de la competencia, pues difícilmente los autores de actos colusorios dejarán huella documental de su conducta restrictiva o prohibida, que únicamente podrá extraerse de indicios o presunciones. El negar validez a estas pruebas indirectas conduciría casi a la absoluta impunidad de actos derivados de acuerdos o concertos para restringir el libre funcionamiento de la oferta y la demanda."

QUINTO.- Se ha declarado probado, porque constan en el expediente las tarifas vigentes en diferentes fechas, que los precios son prácticamente coincidentes entre las 3 navieras, salvo pequeñas excepciones, y que no se superan las 5 pesetas de diferencia respecto de los precios de la recurrente, en la gran mayoría de los casos.

Esta coincidencia y muchas veces identidad de precios, entre las tres navieras, en un período que se extiende desde el 1 de septiembre de 1997, fecha en la que incorpora Buquebús a la línea Algeciras-Ceuta, en la que operaba Transmediterranea, y desde 30 de mayo de 1998, fecha de la incorporación de Euroferrys, hasta el inicio de las actuaciones del SDC en abril de 2000, con cantidades tan repetidas, que incluyen igualdad en muchas subvariedades de tarifas (tarifa general, de menor, militares o tropa, familia numerosa, jubilados, carnet joven, grupo turistas >11 pax., 3ª edad/EGB/Univer, precios para vehículos, motos de más y menos 250 cm<sup>3</sup>, etc), no puede deberse, según las reglas de la lógica, sino a un acuerdo o concertación de tarifas y precios.

Expone la recurrente que el TDC no ha dado crédito a los argumentos de las tres navieras sobre la coincidencia de precios, a pesar de que eran razonables y lógicos, pero tal alegación no puede aceptarse, porque el TDC examina con detenimiento las explicaciones sobre la igualdad de precios, alternativas a la concertación, sin acogerlas precisamente por su falta de rigor y convicción. Que los precios del combustible fueran los mismos para las tres navieras, y que también fueran iguales las tarifas portuarias, no quiere decir que sus respectivos costes variables y fijos sean iguales, pues no lo son ni las composiciones de sus flotas, ni las características y antigüedad de sus barcos, sus gastos de personal, financieros, etc. Tampoco pueden tener acogida las razones históricas, al menos desde el año 1996, en que caducó la autorización concedida por el TDC el 11 de diciembre de 1991. El seguimiento del líder tampoco explica la igualdad, porque ya se ha visto que los costes necesariamente eran distintos para las diferentes empresas, y porque tal argumento no es aceptable cuando han existido contactos e intercambios de información entre las empresas, como lo demuestra en el presente caso que existieran acuerdos entre las navieras para la aceptación mutua de billetes fuera del período de las Operaciones de Paso del Estrecho.

SEXTO.- Respecto de la denegación de la autorización singular solicitada tampoco la Sala puede compartir la tesis propuesta por la recurrente. Por el contrario ha de ratificar también la conclusión a la que llegó el TDC en la resolución impugnada, respecto de la solicitud de autorización singular para un sistema de intercambio de billetes y ordenación de horarios de la línea marítima en cuestión y que, en síntesis, conllevaría la admisión de los pasajeros por las tres navieras con billete de cualquiera de ellas y el establecimiento de una programación de honorarios.

En relación con esta otra cuestión recordemos que en el ámbito de la Unión Europea el artículo 85 del Tratado de Roma dispone "la incompatibilidad y la prohibición de todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir o falsear dentro del Mercado Común".

Si bien, el sistema económico que establece el Tratado se basa en los principios de economía de libre mercado y concede un papel esencial a la libre competencia en la puesta en práctica, desarrollo y consecución del mismo, la libre competencia no es fin en sí mismo, sino un medio para lograr determinados fines que el Tribunal de Justicia de las Comunidades se ha encargado de poner de relieve en numerosas ocasiones, afirmando que la libre prestación de servicios no puede ser limitada nada más que por normas justificadas por el interés general y que atañan a cualquier persona o empresa que ejerza una actividad en el territorio de un Estado.

La idea central es pues el mantenimiento de la libre competencia como medio de

conseguir un correcto funcionamiento de los mercados que haga posible el desarrollo social y tecnológico, la optimización de los recursos, la mejora en las condiciones de los usuarios, la mejora en la calidad de las prestaciones, entre otras finalidades que también el Tribunal de Luxemburgo ha tenido ocasión de poner de manifiesto.

Ahora bien, cuando concurren determinadas circunstancias puede ser aconsejable asumir un límite a la libre competencia, precisamente como medio idóneo para obtener esos mismos resultados que la libre competencia tiende a producir. Es aquí donde encuentra su sentido el artículo 3.1 de la Ley 16/1989, en cuanto que prevé una autorización de prácticas anticompetitivas, cuando concurren los requisitos señalados que, como la Sala también ha tenido ocasión de decir, tienden a conseguir esos efectos beneficiosos a los que nos hemos referido.

Dispone el artículo 3.1 LDC : "1. Se podrán autorizar los acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas a que se refiere el artículo 1º, o categorías de los mismos, que contribuyan a mejorar la producción o la comercialización de bienes y servicios, o a promover el progreso técnico o económico, siempre que: a) permitan a los consumidores o usuarios participar de forma adecuada de sus ventajas. b) No impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para la consecución de aquellos objetivos, y c) No consientan a las empresas partícipes la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios contemplados".

A juicio de la Sala la dicción del precepto es clara: se requiere la concurrencia de un presupuesto, a saber, que la práctica limitadora de la libre competencia se justifique bien en una mejora, en la producción o comercialización de bienes y servicios, o en la promoción del progreso técnico o económico; y, a continuación, el cumplimiento de tres requisitos que necesariamente han de serlo de forma conjunta y que operan, el primero como un mandato, los dos segundos como límites; y así, en relación con el señalado presupuesto, es necesario que de tales ventajas participen los usuarios y consumidores -fin éste que es uno de los que persigue la libre competencia y cuya concurrencia así es requisito que justifique un límite en la misma-, establecido en la letra a). Pero además, y admitidas las ventajas para el mercado y los consumidores que justifican el límite a la libre competencia, no puede ser nunca objeto de ese límite, según las letras b) y c) del precepto, la prohibición de establecimiento de restricciones innecesarias a las empresas interesadas, y la prohibición de eliminar la libre competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios.

La lógica jurídica del precepto también aparece clara: aunque el principio general es la libre competencia, la misma puede verse limitada cuando ello lleve precisamente a alcanzar los fines que la propia libertad competencial persigue; de ahí que el fundamento para autorizar una práctica restrictiva lo sea la mejora en la producción o comercialización de los bienes y servicios o el progreso tecnológico o económico, pero, como uno de los fines de la libre competencia es que los usuarios y consumidores se beneficien de un mercado más eficiente, tal fin ha de concurrir también en la práctica anticompetitiva para su autorización, de suerte que las ventajas descritas tengan su reflejo en usuarios y consumidores. Pero aún admitiendo en tales circunstancias la permisibilidad de una actuación anticompetitiva nunca es admisible -luego el límite a la competencia no puede alcanzarlos- el establecimiento injustificado de condiciones restrictivas para las empresas y la eliminación de la competencia respecto de una parte sustancial del mercado. Los apartados b) y c) del artículo 3.1 constituyen un ámbito respecto del cual no se admiten en ningún caso restricciones competenciales, conllevando, en definitiva, una prohibición absoluta en la limitación de la libre

competencia, y por ello se formulan en el precepto como condiciones negativas.

Pues bien, a la luz de lo anterior tampoco la Sala considera acreditados los requisitos del artículo 3.1 LDC para poder conceder la autorización solicitada, por tratarse de un acuerdo restrictivo de la competencia, que no aparece justificado fuera de los meses de la OPE en los que se concentra la mayor afluencia de viajeros (el 37% y se llega al 43% de los vehículos transportados), respecto de los que ya existe autorización de la intercambiabilidad, y de aquellos otros breves períodos vacacionales (Navidad, Semana Santa, Puentes...). si bien para estos últimos, tal y como indicara el SDC no se ha formulado tal solicitud.

Este Tribunal comparte la conclusión alcanzada por el Servicio de la Competencia acerca 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, es razonable pensar que dejarían de competir, ya que el acuerdo de intercambiabilidad de billetes pretendido fuerza inequívocamente a ello. Por ello es correcta la conclusión, alcanzada por el TDC con independencia del amplio margen de discrecionalidad con que cuenta la Administración en este ámbito, de que no se encuentra justificada la extensión de la aceptación de billetes fuera de los meses en que se desarrolla la Operación Paso del Estrecho y otros breves períodos vacacionales si bien ha de reiterarse que para estos períodos excepcionales no se formula solicitud alguna.

En definitiva la Sala ha de entender incurso la solicitud litigiosa en el ámbito prohibitivo del artículo 3 LDC ; sin que, por lo demás, a ello obste la existencia de informes de organismos que no son vinculantes para el órgano encargado de la supervisión y control en el ámbito que le es propio.

SÉPTIMO.- En cuanto a la graduación de la sanción, la resolución impugnada impuso a la hoy actora la multa de 600.000 euros (100.000.000 pesetas, aproximadamente) al igual que a las otras dos navieras expedientadas y, frente a lo que en la demanda se alega, en la resolución se da también razón de los criterios que se toman en cuenta para la determinación de la sanción destacando de la resolución los factores que inciden en la determinación cuantitativa de la sanción.

Particularmente se destaca la modalidad y alcance de la restricción al decir que la concertación horizontal de precios constituye una de las más graves modalidades de infracción de las normas de defensa de la competencia y, además, el que 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. Ello pone de relieve que el TDC, dentro de las previsiones legales, ha acotado las circunstancias a tener en cuenta (y que explícitamente ha valorado) para calcular el importe de las multas impuestas.

Además en el presente caso, la multa no se ha impuesto en su grado máximo, ya que éste, según el artículo 10 de la LDC sería el 10% del volumen de ventas, por lo que los 150 millones de pesetas a que alude dicho precepto no operan como límite máximo, criterio este también reiterado por la Sala en supuestos análogos y ratificado por el Tribunal Supremo que, en la sentencia de 15 de julio de 2002 y en otras, considera conforme con el propio artículo 10 de la Ley 16/1989 la aplicación de aquel coeficiente (lo que aquí no ha sucedido) que permite, en definitiva, que la resolución sancionadora sobrepase el límite ordinario de 150 millones de

pesetas utilizando como módulo el 10% del volumen de ventas que en el presente caso se elevó a 14.005.000.000 pesetas. (84,18 millones euros).

Desde esta perspectiva, el juicio de proporcionalidad llevado a cabo por la resolución recurrida nos parece adecuado dada la gravedad de la conducta que, en efecto, ha de considerarse de un grado máximo por los efectos que conlleva al suponer realmente la cartelización del negocio para monopolizar el mercado tal y como correctamente resalta la resolución impugnada. Sin olvidar que no siempre es factible cuantificar las sanciones pecuniarias sobre la base única y exclusiva de meros cálculos matemáticos, como pretende la actora, y resulta, en palabras de la citada sentencia del Tribunal Supremo "por el contrario, inevitable otorgar al Tribunal de Defensa de la Competencia un cierto margen de apreciación para fijar el importe de las multas sin vinculaciones aritméticas a parámetros de "dosimetría sancionadora" rigurosamente exigibles".

En definitiva, la Sala considera que el TDC se ajustó al artículo 10 de la Ley 16/1989 en la imposición de la multa impuesta que, por lo tanto, deberá ser confirmada."

OCTAVO.- No se aprecian méritos que determinen un especial pronunciamiento sobre costas, conforme a los criterios contenidos en el artículo 139.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa .

## **FALLAMOS**

En atención a lo expuesto, la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, ha decidido:

DESESTIMAR el recurso contencioso administrativo interpuesto por la representación procesal de Transmediterránea, S.A., contra la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia, de fecha 13 de junio de 2003, que declaramos ajustada a derecho en los extremos examinados.

Sin expresa imposición de costas.

Notifíquese esta sentencia a las partes con la indicación a que se refiere el artículo 248.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial .

Así, por esta nuestra sentencia, testimonio de la cual será remitido en su momento a la oficina de origen, a los efectos legales, junto con el expediente administrativo, en su caso, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.