

RESOLUCIÓN (Expte. 318/92)

Sección Primera

Excmos. Sres.:

Alcaide Guindo, Presidenta

Soriano García, Vocal

Petitbó Juan, Vocal

En Madrid, a 8 de Febrero de 1993

Visto por la Sección Primera de este Tribunal, constituida por los señores que al margen se relacionan, el expediente número 318/92, consecuencia del instruido por el Servicio de Defensa de la Competencia con el número 525/88; teniendo en cuenta los siguientes

ANTECEDENTES DE HECHO

- 1º. Con fecha 29 de abril de 1988 tuvo entrada en el Ministerio de Economía y Hacienda escrito presentado por don Julio Vieira Ruiz, en nombre y representación de la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras, en su calidad de Presidente de la misma, formulando denuncia por supuestas prácticas restrictivas de la competencia que pudieran consistir en la fijación del precio del gasóleo destinado a embarcaciones pesqueras.
- 2º. En dicho escrito distinguía el denunciante a los infractores de "primer grado" (según su propia y peculiar calificación) y que serían las compañías "CEPSA", "UNIÓN DE EXPLOSIVOS RÍO TINTO", "PETRONOR", "PETROMED" y "REPSOL", las que a su juicio acordaban un precio único. Y en "segundo grado" se denunciaba a la compañía "CAMPSA" en cuanto posible participante en tales acuerdos o al menos consentidor de los mismos al no oponer "los lógicos obstáculos que cabría esperar de una empresa estatal y, por tanto, más fuertemente ligada a la legalidad".
- 3º. En la relación de hechos señalaba la denunciante y nadie la contradice que:
 - a) Resulta patente que el suministro de gasóleo tipo B, en surtidores de "CAMPSA", se hace a precio distinto según se trate de buques pesqueros nacionales o para pesqueros extranjeros y mercantes nacionales. En concreto, en el mes de febrero estos precios eran de 20,30 ptas/ litro y 18,21 ptas/litro. b) Se denuncia asimismo que son distintas las condiciones de pago, pues mientras los pesqueros nacionales han de abonar el gasóleo al contado y previamente al suministro, a los restantes buques se les gira a 45 o 60 días. c) No sería "CAMPSA" quien impone los precios, sino las

empresas refinadoras, pero "CAMPSA" no admitiría que se efectuase la contratación directamente con las refinerías. En relación con el hecho de que la discriminación se produce por las refinerías y no por "CAMPSA", existe informe del Gabinete de la Secretaría de Estado de Hacienda que afirma que la facturación que hace "CAMPSA" por cuenta de las refinerías es el origen de la confusión entre la actuación de la arrendataria del monopolio de petróleos, que actúa como mera suministradora, y la actuación de las refinerías que son las verdaderas causantes de la discriminación en los precios aplicables a los buques de bandera nacional frente a los que navegan bajo pabellón extranjero.

- 4º. Con fecha 9 de mayo de 1988 se dicta Providencia por la Dirección General de Defensa de la Competencia, acordando la admisión a trámite de la denuncia y la incoación del expediente, que se entendería con todas las empresas antes indicadas y con "CAMPSA".
- 5º. Con fecha 2 de junio de 1989 se unen al expediente determinados escritos y documentos como ampliación del anterior escrito. Publicados los oportunos "Avisos" en los periódicos oficiales en setiembre de 1989, se da traslado a las denunciadas del escrito de iniciación del expediente en octubre de 1989.
- 6º. Con fecha 7 de septiembre de 1989 se dictó Auto (Sección cuatro doce civil. Asunto 425/89), en el que se resolvió el planteamiento por parte de los armadores de buques de pesca contra "CAMPSA", por motivos iguales a los aquí denunciados en la que se indica que este tipo de cuestiones corresponde por su jurisdicción al Tribunal de Defensa de la Competencia en términos que conviene reproducir: "Ante dicha cuestión que no cabe duda es consecuencia de las normas que por un lado rigen por la Ley de 20 de julio de 1963, creador del Tribunal de Defensa de la Competencia y que esa situación se ha visto a su vez avalada y respaldada por la adhesión de España al Mercado Común Europeo, de forma que las normas que aplica la Entidad demandada no nacen de la propia y unilateral voluntad de CAMPSA sino de disposiciones de rango superior que están predeterminadas por los criterios establecido durante el actual período transitorio hasta 1992 según el Real Decreto Ley de 12 de diciembre de 1985, ante tal situación pretender que la Sentencia que en su día dictara este Juzgado iba a afectar no solo a los 210 armadores demandantes sino a todos los que con igual actividad se ocupan de las faenas de pesca sería desorbitar el contenido propio de una resolución judicial entre partes concretas y por ello se debe estimar la falta de jurisdicción de este Juzgado para conocer de este procedimiento y sin perjuicio de que sea el Organismo europeo o bien el Tribunal de Defensa de la Competencia en el expediente 525/88 el que en su día resuelva la cuestión que se plantea por dichos industriales frente a CAMPSA."

7º. "CAMPSA", por medio de sus servicios jurídicos manifiesta con fecha 30 de noviembre de 1989 que su intervención en los suministros de gasóleo B a pesqueros se limita a la percepción de una comisión por la prestación del servicio sin señalar cuál es el precio a que deben comercializarse los productos que sirve. En concreto, argumenta que el suministro de gasóleo para el avituallamiento de buques destinados a la pesca costera tiene la consideración jurídica de operación de exportación según lo establecen el art. 3º.2 y 3º.c) de la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales y el art. 9, apartado 2º del Real-Decreto Ley 5/1985, de 12 de diciembre, de Adaptación del Monopolio de Petróleos. De conformidad con lo establecido en el art.9º del citado Real Decreto-Ley, la exportación de productos petrolíferos es libre, de modo que -tal como lo establece el apartado cuarto de la Orden de 27 de diciembre de 1985, por la que se fijan los precios de aquellos productos que sean destinados al avituallamiento que tengan carácter de exportación, de acuerdo con lo previsto en el apartado c) del nº 3 del art.3º de la Ley 45/1985, de 23 de diciembre- será libre a partir de las cero horas del 1 de enero de 1986. De este modo, los precios del gasóleo destinado a la exportación son fijados libremente por el propietario del producto, fuera del ámbito del Monopolio de Petróleos y en régimen de libertad absoluta.

"CAMPSA" es una mera distribuidora y se limita a transportar y entregar el producto al consumidor final, al precio fijado, cobrando una tarifa o comisión de transporte que es siempre la misma sea cual sea el destinatario final del producto entregado. Es decir, "CAMPSA" es un repartidor a comisión.

Concluye la monopolista argumentando que la denuncia carece de todo fundamento en cuanto a su actuación.

8º. La mercantil "CEPSA", mediante escrito de 4 de diciembre de 1989, se ofrece para aportar los datos que estime de interés al expediente. En parecidos términos se pronuncia inicialmente "PETRONOR", mediante carta remitida el 13 de diciembre y "REPSOL", mediante carta de 30 de diciembre.

9º. Con fecha 4 de mayo de 1990 el Instructor del expediente requiere a los interesados la información relativa a la formación de los precios, costes de distribución e incidencia de los precios de acuerdo con determinados elementos, tales como razones geográficas, tipo de consumidores, volumen de consumo, etc.

10º. La compañía mercantil "CEPSA", mediante escrito fechado el 23 de mayo de 1990, contestó al requerimiento de la Instrucción, destacando que, si bien a partir del 1 de enero de 1986 el suministro de gasóleo B para avituallamiento

de buques de pesca quedó liberalizado, por carecer de medios propios para el abastecimiento se limitó a vender dicho gasóleo a "CAMPSA", quien posteriormente lo revendió a los armadores de buques de pesca, entregando a "CEPSA" un precio que era el resultado de deducir del precio final de venta a los consumidores los gastos medios de distribución que había soportado. Y a partir de enero de 1989, "CEPSA" tuvo la posibilidad de suministrar gasóleo directamente en determinados puertos a través de tuberías (Algeciras, Cádiz, Huelva, Gijón y Pasajes), practicando aquí los precios fluctuantes en función del número de toneladas suministradas a los clientes con referencia a la cotización internacional de gasoil (excepción hecha del País Vasco, donde se practicaba un precio diferente con el fin de combatir la competencia de otras empresas extranjeras con implantación en la zona, fundamentalmente francesas).

Añade que en los puertos en donde "CEPSA" actúa como comercializador no ha aplicado precios discriminatorios en función de la nacionalidad del cliente, sino que las diferencias de precios responden exclusivamente a la cantidad del producto demandado en el correspondiente pedido. Y, respecto a las condiciones de pago, obedecen las diferencias exclusivamente a la diferente solvencia de los distintos clientes.

- 11º. El día 23 de mayo de 1990 "REPSOL" contesta a la petición de datos de la Dirección General señalando: a) Hasta el mes de marzo de 1989 no ha procedido a la venta del referido producto a pesqueros de bandera nacional, realizando la totalidad de sus entregas a "CAMPSA", que es la que, como revendedor, ha realizado en nombre propio las ventas a los armadores de buques de pesca. A partir de marzo de 1989 "REPSOL" ha iniciado las ventas directas a los armadores, única y exclusivamente mediante tubería y en los puertos de La Coruña y Vigo, permaneciendo la mayor parte del volumen del gasóleo B expendido por nuestra compañía en los términos antes indicados.

El sistema de venta a "CAMPSA" se ha basado en una comisión.

En las ventas directas existen diferenciales de precios en función del puerto de suministro y de la solvencia del cliente y volumen de pedidos. Añade, no obstante, que, puesto que los suministros a buques mercantes fundamentalmente son de fuel-oil siendo el gasóleo para sus motores auxiliares y, por tanto, una prestación complementaria, cuyas condiciones de precio se ven condicionadas por la captación de aprovisionamientos del combustible principal.

- 12º. El día 25 de mayo "ERTOIL" contesta igualmente que, tras la liberalización, ERT vendía el producto f.o.b. a CAMPSA, y que esta compañía era la comercializadora, si bien, a partir de marzo de 1989, comenzó a comercializar directamente el gasóleo en el puerto de Huelva, sin discriminación, ya que las diferencias de precios se han debido a medio de suministro, lugar, clase de producto, cantidad demandada, etc...
- 13º. Igualmente contesta de forma parecida PETROMED, manifestando que jamás se ha apartado de las reglas de la competencia.
- 14º. Con fecha 25 de septiembre de 1990, se comunica el cambio de Instructor a las partes interesadas.
- 15º. Con fecha 7 de diciembre de 1990 el denunciante modifica el contenido de su queja señalando que la discriminación que sufría la flota pesquera española respecto de la flota de bandera extranjera ha desaparecido ya que las compañías multinacionales han optado por aprovisionarse en otros puertos habida cuenta de los precios impuestos por "CAMPSA".

Añade, no obstante, que, si "CAMPSA" se ha convertido en una distribuidora, el acuerdo de fijación de precios es de las empresas refinadoras de petróleo.

- 16º. El día 20 de diciembre de 1991, se formula el Pliego de Concreción de Hechos de Infracción. En él se concreta que: Hasta el 1 de enero de 1986 el gasóleo B para avituallamiento de buques de pesca estaba incluido en el Monopolio de Petróleos a quien necesariamente habían de vendérselo las refinerías y por cuya cuenta lo vendía "CAMPSA" a los consumidores. El precio de venta se fijaba por la Delegación del Gobierno en "CAMPSA" y era igual para todo el territorio cubierto por el monopolio.

A partir de las cero horas del día 1 de enero de 1986, por aplicación de la normativa dictada para acomodarse al ingreso en la CEE, será libre este tipo de venta. El gasóleo tipo B, queda desmonopolizado y sin embargo las empresas de refino (REPSOL, CEPSA, PETRONOR, PETROMED, ERTOL) y la compañía arrendataria, cuyo capital está participado por éstas, fijan los precios del gasóleo en los suministros a buques de pesca nacionales, estableciendo unos precios únicos para toda la Península salvo el País Vasco.

Estos hechos constituyen prácticas restrictivas de la competencia, prohibidas por el art. 1 en relación con el 3, de la Ley 110/1963 (colusión para discriminación), consistentes en fijar los precios del gasóleo B para avituallamiento de buques nacionales de pesca, desde 1986 hasta 1990,

suponiendo esta fijación de precios, una discriminación respecto de los buques de bandera extranjera durante dicho período de tiempo.

Se consideran autoras de estas prácticas a CEPSA, PETRONOR, REPSOL, PETROMED, ERTOil Y CAMPSA

- 17º. Las encausadas alegaron cuanto a su derecho convino
- 18º. Tras las oportunas alegaciones, con fecha 15 de junio de 1992, se redactó el Informe-Propuesta. Llega a la conclusión de que, si bien ha existido un acuerdo entre las refinerías con CAMPSA, no se ha podido demostrar que dicho acuerdo abarcara la fijación de precios, pero sí ha quedado demostrada la superioridad de los precios aplicados por CAMPSA en el suministro a buques nacionales con respecto a los buques extranjeros. Y, por ello, entiende que CAMPSA ha abusado de su posición de dominio mediante una práctica consistente en fijar precios más altos a los buques nacionales que a los de bandera extranjera, al haber mantenido de facto desde 1986 a 1989 un mercado intervenido.
- 19º. La compañía CEPSA, mediante escrito de 31 de julio de 1992, presentó sus alegaciones. En igual fecha presentó sus alegaciones CAMPSA. PETRONOR, con fecha 3 de agosto 1992, reitera sus alegaciones formuladas con anterioridad en este expediente, y asimismo el 4 de septiembre de 1992 y 7 de septiembre 1992 tienen entrada en este Tribunal las alegaciones de ERTOil Y REPSOL PETROLEO respectivamente.
- 20º. Mediante Auto de este Tribunal de 14 de septiembre 1992, se acepta la prueba propuesta por CAMPSA consistente en remitir comunicación a la Dirección General de Aduanas al objeto de que libre certificación sobre si es exacto que desde enero de 1986 existían dos procedimientos para efectuar suministros de productos petrolíferos a los buques sin pago de los impuestos especiales.
- 21º. Con fecha 14 de octubre 1992, tiene entrada el escrito del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.
- 22º. Mediante Auto de 3 de noviembre 1992, la Sección Primera del Tribunal dictó Auto por el cual admitió el expediente a trámite de sustanciación definitiva y tras admitir la prueba documental remitida por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, emplazó a las partes interesadas para que en el término de diez días formulen las conclusiones pertinentes a su juicio.

23º. Dichas conclusiones fueron elevadas a este Tribunal con fechas 11 noviembre 1992 (CEPSA); 12 noviembre 1992 (ERTOIL); 17 noviembre 1992 (CAMPSA); 17 noviembre 1992 (REPSOL PETROLEO). Todo lo cual motivó Providencia del Tribunal de ratificación de conclusiones, lo que hicieron las distintas compañías encartadas en el expediente, en plazo legal.

24º. Se consideran interesados en este expediente a : "CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES PESQUERAS", "CEPSA", "UERT", "PETRONOR", "PETROMED", "REPSOL", Y "CAMPSA".

25º. Es Ponente de la Resolución el Vocal D. José Eugenio Soriano García.

HECHOS PROBADOS

Único.- Desde enero de 1986 a marzo de 1989 "CAMPSA" fué el único operador de hecho en el mercado nacional de suministros de gasóleo tipo "B" a los buques de pesca.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Antes de entrar en la Resolución de fondo es preciso abordar las alegaciones referentes a la prescripción que ha sido alegada por las partes.

El expediente se inicia por denuncia formulada el 29 de abril de 1988. Hay que entender aplicable la prescripción respecto de aquellas infracciones posibles que hubieran sido cometidas con anterioridad a dos meses antes de la apertura de expediente a través de esa denuncia, que es el plazo de prescripción de las faltas.

Así las cosas, el expediente habría de centrarse en si existe precio discriminatorio a los buques de pesca que faenan bajo pabellón español frente a los que navegan bajo bandera extranjera en el tiempo que media desde febrero de 1988 a 1989.

No es de acoger, sin embargo, la alegación de caducidad del expediente de conformidad con doctrina consolidada de este Tribunal, tal como expresa la Resolución de 18 de mayo de 1992, haciéndose eco de la jurisprudencia del Tribunal Supremo (Sentencia 17 octubre 1991 dictada en el recurso de apelación en interés de ley contra la Sentencia de la Audiencia Territorial de Bilbao de 22 de abril de 1989).

Segundo. Entrando en el fondo del asunto, es evidente que CAMPSA, por su posición de monopolista absoluto en ese mercado durante el período al que corresponde este expediente, tiene una posición completa de dominio.

En efecto, como expone CAMPSA, hasta el 1 de enero de 1986 esta compañía era la única oferente del producto por disposición legal. El gasóleo B para barcos de pesca estaba incluido en el Monopolio de Petróleos a quien necesariamente habían de vendérselo las refinerías y por cuya cuenta lo vendía CAMPSA a los consumidores. El precio de venta se fijaba por la Delegación del Gobierno en CAMPSA y era igual para todo el territorio cubierto por el Monopolio, esto es, la Península y Baleares. CAMPSA recibía una comisión o compensación por litro vendido, también igual en todos los casos. Este régimen legal subsiste, continúa CAMPSA, hasta el 1 de Enero de 1986, momento en el que entra en vigor un nuevo régimen derivado de la Ley 45/1984, de 17 de diciembre, de Reordenación del Sector Petrolero, del Decreto-Ley 5/1985 de 12 de diciembre, de Adaptación del Monopolio de Petróleos, y de la Orden de 27 de Diciembre de 1985, en cuya virtud el gasóleo B para barcos de pesca queda desmonopolizado y en régimen de libertad de precios.

Desde esta perspectiva, y tal como señala la Resolución de la Sección Segunda de este Tribunal de 2 de marzo de 1991, recaída precisamente en asunto que afectaba a CAMPSA en relación con la venta de Gasóleo B con entrega en el puerto de Gijón: "El artículo 3.e) viene a imponer a la empresa dominante el principio de igualdad de trato respecto de todos aquellos sujetos que inicien o mantengan "relaciones comerciales" con ella. La igualdad de trato es una limitación al derecho de libertad de empresa, una de cuyas facultades es la libre configuración por el empresario de sus relaciones contractuales, que tiende a neutralizar la situación de poder de mercado para ocasionar a quienes con él contratan "desigualdades en su situación competitiva" mediante la imposición de "condiciones diferentes " para "prestaciones similares o equivalentes".

De aquí que el requisito inicial para decidir si hay o no discriminación sea que las prestaciones, cuyas "condiciones" o contraprestaciones se diferencian por la empresa dominante, tengan el carácter de "similares o equivalentes". Para apreciar tal semejanza las prestaciones han de definirse y compararse teniendo presentes sus circunstancias individualizadoras, como son, en el supuesto de la venta, y entre otras posibles, la cantidad, calidad, forma y lugar de entrega del producto. La igualdad de trato no prohíbe al empresario en

situación de dominio modular sus prestaciones en función de aquellas notas definitorias y configurar así prestaciones diversas, siempre que a igualdad de prestaciones definidas se corresponda una igualdad de contraprestaciones solicitadas; es decir, contraprestaciones -o "condiciones"- que se aplican indistintamente a todos los posibles contratantes que soliciten las primeras."

Esto es, el hecho de que la empresa se encuentre en posición de dominio no significa, por tanto, que exista un derecho de los terceros frente a la dominante a exigir un trato exactamente igual. Lo que se prohíbe es que exista una situación de trato discriminatorio, y se entiende por discriminación una desigualdad injustificada. Esto es, se prohíbe la arbitrariedad en el trato llevada a cabo desde una posición de dominio, pero si se motiva y justifica de manera fundada la diferencia de trato, y se comprueba que ese trato desigual respondía a una desigualdad en las situaciones a las que se aplica, no parece que exista ningún tipo de daños a la competencia por parte de la empresa en posición de dominio, ya que no existe una discriminación por razones subjetivas, sino que la diferencia de trato estará plenamente objetivada, de forma tal que, cualquiera que se encontrara en la posición de la empresa discriminada recibiría idéntico trato."

Se trata, por tanto, de averiguar si en este expediente las razones por las cuales CAMPSA otorgó un trato diferente a los distintos buques de pesca estaba o no estaba justificada.

Tercero. Conviene también recordar que una interpretación flexible, como se exige en derecho de la competencia, bien atenta a la situación del mercado no puede olvidar la situación transitoria y de cambio que se producía en los momentos en que este expediente se abrió.

Durante más de medio siglo, desde que se creó CAMPSA como monopolista, se procuró aplicar un sistema de precios homogéneo y exactamente igual para todos los consumidores y usuarios. Tradicionalmente CAMPSA fijaba un precio único que aplicaba por igual a todos los operadores incluyendo en el mismo, desde luego, los costes de comercialización, de transporte, etc. En el momento de la liberalización, a partir de 1986, y teniendo en el horizonte el mercado único europeo, se han producido situaciones de incertidumbre y desde luego situaciones que chocaban frontalmente contra los hábitos tradicionales arraigados en el sector, el cual entendía por definición que el precio habría de ser exactamente el mismo, fuera cual fuere la situación geográfica y demás elementos de la distribución y comercialización del producto ofrecido por CAMPSA.

Paulatinamente fue entrando en la mentalidad del sector la necesidad de adaptarse a la realidad económica, de manera que se comprueba en el propio expediente cómo los denunciantes retiran la denuncia (pags. 192 y 193 del expediente) y cómo, de otra parte, la progresiva entrada de nuevos operadores económicos en la distribución de estos productos -claramente desde 1989- obliga a diferenciar en precios, condiciones, y demás elementos que configuran la prestación de estos suministros.

La aplicación progresiva de la competencia en este sector, el desmantelamiento definitivo del monopolio, y las transformaciones rápidamente operadas en el sector, rompiendo un "status quo" de más de medio siglo, obliga a entender que la situación no puede ser enjuiciada exactamente igual que si nos encontráramos ante mercados estables y bien conocidos. Esta interpretación es obligada a tenor de lo establecido en el art. 3º del código civil que obliga a atender a la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas las normas.

Cuarto.- Como han alegado alguno de los recurrentes (REPSOL PETROLEO al folio 270 del expediente), hay varias razones que permiten indicar por qué existen algunas diferencias en los precios medios apreciables entre los suministros a buques de pesca bajo bandera nacional y los que trafican bajo pabellones extranjeros.

De una parte, existen diferencias de cuantía de los suministros. Como señala CAMPSA, y no ha sido contradicho por nadie, (folio 439) "conviene tener presente que esas coyunturales diferencias, que pudieran producirse en los precios aplicados en un puntual suministro a un buque, pueden obedecer a diversas circunstancias de difícil comparación por las innumerables variables que concurren, siendo importante valorar la circunstancia de que el mercado atendido por las refinerías españolas tiene el carácter de estable y continuado, mientras que las empresas extranjeras no prestan sus servicios de suministro en dicha forma. En esta línea, es claro que económicamente sólo se pueden comparar entre sí los diferentes precios de un producto, en este caso gasóleo, si se comercializa en mercados igualmente estables y homogéneos, lo cual no ocurre en este caso pues, mientras el mercado nacional sí lo es, el referido a los buques extranjeros no lo es en absoluto, lo cual influye evidentemente en los costes, que no pueden ser iguales. En el mercado nacional el suministro está garantizado permanentemente en toda la red de surtidores fijos, mientras que en el entonces denominado mercado de los suministros a buques extranjeros es un mercado de excedentes,

fundamentado en la existencia de cargamentos residuales de gasóleo y que no se atiende en todos los puertos.

Por tales razones, resulta prácticamente imposible la comparación del precio del producto aplicado sin tener en cuenta, caso por caso, las condiciones concurrentes en el suministro, siendo necesario analizar la cantidad de producto suministrada, el medio empleado (aparato surtidor, tubería, camión cisterna, gabarra, etc.), el puerto donde se ha efectuado y la competencia existente, datos todos estos necesarios para poder valorar si, efectivamente, existe discriminación por una razón tan poco consistente como la bandera del buque."

Además, añaden los recurrentes sin oposición de ningún interesado, hay que incluir el riesgo de cambio, ya que al ser un mercado cuyo patrón monetario es el dólar los buques extranjeros efectúan sus pagos en esa divisa, mientras que los españoles, al hacerlo en pesetas, han de incluir el riesgo de cambio, lo cual repercute en el precio.

No hay que olvidar tampoco que la práctica internacional asigna descuentos considerables a los grandes suministros y modula los precios diariamente, situación ésta que obliga a pensar que en el futuro inmediato justamente los precios serán distintos en atención a esas circunstancias, además de la propia ubicación del puerto de suministro.

Cuarto.- Hay que recoger también la alegación del recurrente, tampoco contradicha y verosímil a la luz de los antecedentes, cuando nos señala que los puertos donde se detectan las diferencias de precios son siempre de primer orden, en los cuales las refinerías podrían efectuar los suministros a un precio desde luego distinto de los precios medios practicados a nivel nacional y para todos los puertos, lo cual origina naturalmente que el precio uniforme aplicado en todo el ámbito nacional al suministro de petróleo B a los buques pesqueros que naveguen bajo pabellón nacional, tenga que asumir necesariamente esa redistribución de cargas y costes, que no se da respecto de los buques extranjeros, a los que se aplican excedentes.

Quinto.- Practicada la prueba, parece claro que el Departamento de Aduanas señala cómo el suministro para los bastimentos a buques de pesca podían tramitar el despacho aduanero para evitar el pago de determinados impuestos, por el procedimiento de declaración previa de exportación, puesto que esta es una operación legalmente asimilada a la exportación. Sucede, sin embargo, que, como no existe aduana en los puertos pesqueros pequeños, el procedimiento general

no se utilizaba dada cuenta de las dificultades burocráticas y de distancia que existían, por lo que, si en ese surtidor concreto de un puerto pequeño el precio era superior, era como consecuencia, en parte, de la inoperatividad de acudir a los puertos con aduanas. Esta situación al día de hoy parece haberse aclarado por la propia evolución de la gestión administrativa.

Sexto.- En resumen de lo expuesto, parece deducirse que no existía arbitrariedad en la aplicación de precios distintos y que existían muchas razones de carácter comercial y logístico que justificaban en ese período transitorio de acomodamiento de un sector monopolizado a un sector en fase de liberalización el que coyunturalmente se aplicaran precios distintos pero no arbitrariamente injustificados.

Por todo ello, este Tribunal

RESUELVE

Primero. Declarar que no ha resultado acreditada la existencia de una práctica prohibida por el artículo 3 e) de la Ley 110/1963, de 20 de julio, consistente en la fijación de precio discriminatorio para el suministro de Gasóleo B a buques pesqueros nacionales en relación con el precio del mismo para buques pesqueros extranjeros durante el período de febrero de 1986 a 1989.

Notifíquese esta Resolución a los interesados y comuníquese al Servicio de Defensa de la Competencia, haciéndoles saber que contra la misma, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Tribunal, pueden interponer recurso de súplica ante el Pleno del mismo en el plazo de diez días contados a partir del siguiente al de la fecha en que esta Resolución les haya sido notificada.