

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)
de 11 de diciembre de 2003 *

En el asunto T-59/99,

Ventouris Group Enterprises SA, con domicilio social en Panamá (Panamá), representada por los Sres. M. Proestou, M. Velmachou y E. Kinini, abogados, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. R. Lyal y D. Triantafyllou, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. A. Oikonomou, abogado, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto un recurso de anulación contra la Decisión 1999/271/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.466 — Transbordadores griegos) (DO 1999, L 109, p. 24),

* Lengua de procedimiento: griego.

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE LAS COMUNIDADES
EUROPEAS (Sala Quinta),

integrado por el Sr. J.D. Cooke, Presidente, y el Sr. R. García-Valdecasas y la Sra. P. Lindh, Jueces;

Secretario: Sr. J. Plingers, administrador;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron el recurso

- 1 La demandante, Ventouris Group Enterprises SA, es una compañía marítima de explotación de transbordadores que presta servicios de transporte de pasajeros y de vehículos entre Grecia e Italia, principalmente en la línea entre Patras y Bari.

- 2 A raíz de una denuncia presentada por un usuario en 1992, según la cual las tarifas de los transbordadores eran muy similares en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, la Comisión remitió solicitudes de información a varias compañías que explotaban transbordadores, en virtud del artículo 16 del Reglamento (CEE)

nº 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos (DO L 378, p. 4). Posteriormente, con arreglo al artículo 18, apartado 3, del Reglamento nº 4056/86, realizó inspecciones en las oficinas de seis de estas compañías, cinco de ellas en Grecia y una en Italia.

- 3 En particular, el 4 de julio de 1994, la Comisión adoptó la Decisión C(94) 1790/5, mediante la que obligaba a la sociedad Minoan Lines a someterse a una inspección (en lo sucesivo, «Decisión de inspección»). Los días 5 y 6 de julio de 1994, los agentes de la Comisión inspeccionaron los locales situados en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, que, según se descubrió más tarde, pertenecían a la sociedad European Trust Agency (en lo sucesivo, «ETA»), entidad jurídica distinta de la mencionada en la Decisión de inspección. Durante esta inspección, la Comisión obtuvo copia de un gran número de documentos que posteriormente se consideraron inculpatorios para las diversas empresas objeto de la investigación.
- 4 Más tarde se enviaron otras solicitudes de información a la demandante y a otras compañías marítimas, en virtud del artículo 16 del Reglamento nº 4056/86, con el fin de recabar información adicional sobre los documentos hallados durante las inspecciones.
- 5 Mediante Decisión de 21 de febrero de 1997, la Comisión inició un procedimiento de investigación formal remitiendo un pliego de cargos a nueve sociedades, entre las cuales se encontraba la demandante.
- 6 El 9 de diciembre de 1998, la Comisión adoptó la Decisión 1999/271/CE relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.466 — Transbordadores griegos) (DO 1999, L 109, p. 24; en lo sucesivo, «Decisión»).

7 La Decisión contiene las siguientes disposiciones:

«Artículo 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines y Strintzis Lines han infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE al haber concertado los precios aplicables a los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Patras y Ancona.

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

- a) en el caso de Minoan Lines y Strintzis Lines, desde el 18 de julio de 1987 hasta julio de 1994;
- b) en el caso de Karageorgis Lines, desde el 18 de julio de 1987 hasta el 27 de diciembre de 1992;
- c) en el caso de Marlines SA, desde el 18 de julio de 1987 hasta el 8 de diciembre de 1989;
- d) en el caso de Anek Lines, desde el 6 de julio de 1989 hasta julio de 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA y Strintzis Lines han infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE al haber concertado los niveles de las tarifas para camiones aplicables en las rutas que unen Patras con Bari y Brindisi.

Los períodos de dichas infracciones han sido los siguientes:

- a) en el caso de Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA y Strintzis Lines, desde el 8 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994;
- b) en el caso de Karageorgis Lines, desde el 8 de diciembre de 1989 hasta el 27 de diciembre de 1992;
- c) en el caso de Anek Lines, desde el 8 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994;
- d) en el caso de Adriatica di Navigazione SpA, desde el 30 de octubre de 1990 hasta julio de 1994.

Artículo 2

En relación con la infracción descrita en el artículo 1, en virtud de la presente Decisión se imponen las siguientes multas a estas empresas:

— a Minoan Lines, una multa de 3,26 millones de ecus;

- a Strintzis Lines, una multa de 1,5 millones de ecus;

- a Anek Lines, una multa de 1,11 millones de ecus;

- a Marlines SA, una multa de 0,26 millones de ecus;

- a Karageorgis Lines, una multa de 1 millón de ecus;

- a Ventouris Group Enterprises SA, una multa de 1,01 millones de ecus;

- a Adriatica di Navigazione SpA, una multa de 0,98 millones de ecus.

[...]

8 Los destinatarios de la Decisión son siete empresas: Minoan Lines, con domicilio social en Heraklion, Creta (Grecia) (en lo sucesivo, «Minoan»), Strintzis Lines, con domicilio social en el Pireo (Grecia) (en lo sucesivo, «Strintzis»), Anek Lines, con domicilio social en Hania, Creta (en lo sucesivo, «Anek»), Marlines SA, con domicilio social en el Pireo (en lo sucesivo, «Marlines»), Karageorgis Lines, con

domicilio social en el Pireo (en lo sucesivo, «Karageorgis»), Ventouris Group Enterprises SA, con domicilio social en el Pireo (en lo sucesivo, «demandante» o «Ventouris Ferries»), y Adriatica di Navigazione SpA, con domicilio social en Venecia (Italia) (en lo sucesivo, «Adriatica»).

Procedimiento y pretensiones de las partes

- 9 Mediante demanda registrada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 1 de marzo de 1999, la demandante interpuso un recurso de anulación contra la Decisión.

- 10 Mediante escrito separado registrado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia en la misma fecha, la demandante solicitó la suspensión de la ejecución de la Decisión y la dispensa de su obligación de constituir garantía bancaria. Mediante auto de 20 de julio de 1999, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia desestimó estas solicitudes y reservó la decisión sobre las costas.

- 11 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidió abrir la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, pidió a la Comisión que respondiera por escrito a una pregunta y que presentase determinados documentos. La Comisión se atuvo a estas solicitudes dentro del plazo señalado.

- 12 En la vista celebrada el 2 de julio de 2002 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

13 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Anule la Decisión total o parcialmente.
- Con carácter subsidiario, anule la multa impuesta a la demandante o reduzca su importe.
- Condene en costas a la Comisión.

14 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Desestime el recurso en su totalidad.
- Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

15 La demandante invoca cuatro motivos en apoyo de sus pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión. El primer motivo se basa en la apreciación errónea de los elementos fácticos en la medida en que la Decisión considera acreditada la participación de la demandante en un acuerdo de fijación de los precios aplicables en la línea Patras-Bari. El segundo motivo se basa en la

ilegalidad de la inspección realizada en las oficinas de ETA, durante la cual la Comisión obtuvo la mayoría de las pruebas. El tercer motivo, invocado con carácter subsidiario, se basa en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE, apartado 1) a los hechos de caso de autos, debido a que se trata de acuerdos de menor importancia. El cuarto motivo se basa en la falta de motivación.

- 16 Con carácter aún más subsidiario, en apoyo de sus pretensiones destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa impuesta, la demandante formula un quinto motivo, basado en la violación del principio de proporcionalidad en la determinación de la multa por lo que se refiere a la apreciación de la duración y de la gravedad de la infracción y a la parte de responsabilidad de la demandante en la infracción.

I . Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión

Sobre el primer motivo, basado en la apreciación errónea de los elementos fácticos en la medida en que la Comisión considera acreditada la participación de la demandante en un acuerdo de fijación de los precios aplicables en la línea Patras-Bari

A. Consideraciones previas

Alegaciones de las partes

- 17 La demandante señala, en primer lugar, que fue ella quien creó la línea de transbordadores Patras-Igoumenitsa-Corfú-Bari en 1984 y que contribuyó con sus propios medios, en colaboración con las autoridades locales italianas, a crear una infraestructura adecuada en el puerto de Bari, que permitiera el atraque de buques aptos para el transporte de vehículos industriales, con el fin de satisfacer

las necesidades del mercado y de ofrecer un servicio de mejor calidad a los consumidores, a los pasajeros y a los transportistas. Sostiene que generó una clientela fiel y estable, que, por lo que respecta al transporte de vehículos industriales, está constituida por compañías de transporte internacional con las que colabora desde hace varios años sobre la base de acuerdos específicos celebrados con cada una de ellas. Así, la demandante afirma que cada línea marítima tiene sus propias características geopolíticas y económicas y se dirige a un público distinto. Por tanto, las compañías marítimas que operan en una línea específica no tienen ningún interés, desde el punto de vista económico, técnico y comercial, en operar en otra u otras líneas marítimas.

- 18 La demandante alega que, habida cuenta de su posición específica y eminente en la línea Patras-Bari y de la estabilidad y fidelidad de su clientela, no tenía ningún motivo para celebrar acuerdos con otras compañías que ejercieran su actividad en otras líneas marítimas (Patras-Ancona, Patras-Brindisi) para fijar los precios aplicables a los vehículos industriales, como le reprocha la Comisión. Por el contrario, la demandante sostiene que tenía la posibilidad de determinar por sí sola su política comercial y su política de precios, cosa que hacía tomando en consideración las condiciones del mercado, la competencia reinante en éste, la inflación, las fluctuaciones del dracma griego y el coste de funcionamiento de los buques que explotaba. Además, precisa que siempre adoptó su política comercial dentro de los límites del marco diseñado por las recomendaciones y prescripciones del Ministerio de la Marina Mercante helénico para evitar los actos de competencia desleal y la fijación de los precios en niveles «particularmente depreciados».
- 19 La demandante estima que la Comisión valoró de manera errónea las pruebas al concluir que había participado en un acuerdo con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales en la línea Patras-Bari durante el período comprendido entre el 8 de diciembre de 1989 y julio de 1994. Así, reprocha a la Comisión que concluyese que había participado en un acuerdo sobre la base de pruebas que consistían en correspondencia intercambiada entre otras compañías, que se refería esencialmente a otra línea marítima, a saber la que une Patras y Ancona, y a partir de citas de la demandante que algunas compañías habían considerado conveniente hacer en dicha correspondencia. A este respecto, la demandante desea precisar que, en la inspección realizada en sus oficinas sin

previo aviso, la Comisión no encontró ningún documento o elemento que acreditase que ella había participado o colaborado en un acuerdo o acuerdos con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales.

- 20 La demandante reprocha asimismo a la Comisión que no tomase en consideración, como pruebas exculpatorias, una serie de documentos de los que la Comisión tuvo conocimiento durante las inspecciones (correspondencia intercambiada entre las compañías que ejercían esencialmente su actividad en la línea Patras-Ancona) y que, a su juicio, prueban la inexistencia de un acuerdo de la demandante con éstas con objeto de fijar los precios.
- 21 A continuación, expone las razones por las que estima que las distintas pruebas utilizadas por la Comisión para justificar las imputaciones formuladas contra ella no pueden considerarse concluyentes.
- 22 La Comisión señala, con carácter preliminar, que en el considerando 5 de la Decisión indicó que las tres rutas marítimas de que se trataba no se explotaban de manera aislada como si fueran mercados separados, sino que existía cierto grado de sustituibilidad. Además, estima que la demandante admite de manera indirecta que estas tres rutas constituían un único mercado puesto que afirma que se vio obligada a adaptar los porcentajes de aumento de precios para 1993 y 1994 según el porcentaje deseado por las compañías de las demás líneas para evitar una guerra de precios.
- 23 Por lo que respecta a la posición eminente de la demandante en la línea Patras-Bari, la Comisión destaca que el artículo 85 del Tratado se refiere a las prácticas colusorias que tengan por objeto o efecto limitar no sólo la competencia efectiva, sino también la competencia potencial en el mercado de que se trate. Pues bien, la demandante no acredita que a las compañías que explotaban otras líneas en el citado mercado les resultase imposible (económica, técnica o comercialmente) explotar la línea Patras-Bari. A este respecto, la Comisión considera que las

alegaciones de la demandante son arbitrarias y contradictorias. En efecto, aunque reconoce que las tres líneas consideradas comunicaban Grecia e Italia y que una de estas líneas podía en cierta medida sustituir a otra, la demandante afirma que cada línea tenía sus propias características geopolíticas y económicas y se dirigía a un público distinto y que, por consiguiente, cada línea funcionaba a fin de cuentas de manera autónoma.

- 24 En consecuencia, la Comisión alega que la demandante no contradice en cuanto al fondo su afirmación según la cual el mercado de referencia es el de la prestación de servicios de transporte mediante transbordadores roll-on roll-off entre Grecia e Italia y las distintas líneas de este mercado no se explotan de manera aislada como mercados separados, sino que presentan cierto grado de sustituibilidad (considerandos 3 a 5 de la Decisión).
- 25 La Comisión estima a continuación que la alegación de la demandante de que no tenía ningún motivo para celebrar acuerdos carece de pertinencia habida cuenta de que se ha demostrado su participación en los acuerdos con objeto de fijar las tarifas internacionales aplicables a los vehículos industriales.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 26 Las alegaciones de la demandante persiguen distinguir las diversas líneas marítimas que unen Grecia e Italia y reprochar a la Comisión que, sin justificación, omitiese tener en cuenta las diferencias fundamentales existentes entre estas líneas. La Comisión se opone al enfoque de la demandante y sostiene la tesis de la infracción única. Por tanto, se plantea la cuestión de la naturaleza de la infracción sancionada por la Decisión, cuestión que debe examinarse antes de analizar la actividad de búsqueda de pruebas llevada a cabo por la Comisión en relación con la demandante.

- 27 La parte dispositiva de la Decisión indica que la Comisión sancionó dos infracciones en el caso de autos: el artículo 1, apartado 1, se refiere a un acuerdo sobre los precios de los distintos servicios de transporte (vehículos industriales, pasajeros, vehículos de los pasajeros, etc.) prestados por los transbordadores roll-on roll-off entre Patras y Ancona; el artículo 1, apartado 2, se refiere a un acuerdo sobre los precios del transporte de vehículos industriales aplicables en las líneas de Patras a Bari y a Brindisi.
- 28 Por lo que respecta a la primera infracción, que tuvo lugar de julio de 1987 a julio de 1994, sólo se afirma que participasen en ella empresas que operaban en la línea Patras-Ancona. Se trata de Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines y Strintzis. En cambio, por lo que se refiere a la segunda infracción, que afecta a las líneas de Patras a Bari y a Brindisi entre diciembre de 1989 y julio de 1994, se afirma que participaron en ella tres de las empresas que operaban en estas líneas (Adriatica, Ventouris y Strintzis) pero también tres empresas que no operaban en ellas (Minoan, Anek y Karageorgis). A este respecto, es necesario señalar que la Comisión no consideró a la inversa que las empresas que operaban en las líneas del Sur (de Patras a Bari y a Brindisi) hubiesen participado en prácticas colusorias con las empresas que operaban en las líneas del Norte (de Patras a Ancona) en relación con los precios aplicables en estas líneas.
- 29 La Comisión considera que la Decisión no contempla dos infracciones separadas, sino una única infracción ininterrumpida. Sostiene que el artículo 1 de la Decisión debe leerse a la luz de la motivación de la Decisión y alega que dicha motivación se refiere siempre a un único acuerdo en las tres líneas (Ancona/Bari/Brindisi-Patras), de las que considera que forman un único mercado. La Comisión cita en particular el considerando 144 *in fine* de la Decisión, en el que declaró lo siguiente:

«Por todo lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines y Strintzis participaron en un acuerdo contrario al artículo 85 del Tratado CE al haber concertado los precios aplicables a los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Patras y Ancona. La Comisión considera, asimismo, que Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries y Adriatica concertaron los niveles de las tarifas para camiones aplicables en las rutas que unen Patras con Bari y Brindisi. Estos acuerdos

formaban parte de un mecanismo colusorio más amplio destinado a fijar los precios de los servicios de transporte por transbordador entre Italia y Grecia. Por consiguiente, no deben considerarse como infracciones distintas, sino como [elementos] de una única infracción.»

- 30 Es innegable que la parte dispositiva de la Decisión y el considerando 144 de ésta no reflejan la misma idea, puesto que la parte dispositiva no declara la existencia de una infracción única.
- 31 Pues bien, es necesario recordar que la Comisión indica la naturaleza y el alcance de las infracciones que sanciona mediante la parte dispositiva de las decisiones. Debe señalarse que, en principio, por lo que respecta precisamente al alcance y a la naturaleza de las infracciones sancionadas, lo que importa es la parte dispositiva y no la motivación. Únicamente en el caso de que exista falta de claridad en los términos utilizados en la parte dispositiva debe ésta interpretarse recurriendo a la motivación de la Decisión. Como ha declarado el Tribunal de Justicia, a la hora de precisar las personas a quienes afecta una decisión que declara una infracción, procede atenderse a la parte dispositiva de dicha decisión, cuando no ofrece dudas (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartado 315).
- 32 En el presente asunto, el tenor de la parte dispositiva de la Decisión no presenta ninguna ambigüedad; por el contrario, es claro y preciso. De él se desprende con claridad que la Comisión consideró acreditadas, por una parte, prácticas colusorias entre las compañías que operaban en la línea del Norte (Patras-Ancona) respecto a los precios aplicables en esta línea y, por otra, prácticas colusorias entre todas las empresas a que se refiere la Decisión, a excepción de Marlines, respecto a los precios de uno de los servicios de transporte prestados en las líneas del Sur (Patras-Bari y Patras-Brindisi), el de los vehículos industriales. Además, no sólo no se hace ninguna mención del carácter único de la infracción en la parte dispositiva de la Decisión, sino que, además, dicha parte dispositiva es particularmente precisa en su descripción de las infracciones sancionadas. En efecto, por un lado, el artículo 1 de la Decisión está dividido en dos apartados que

se refieren a empresas distintas y, por otro, en lo que atañe al grupo de empresas contempladas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, la citada parte dispositiva precisa que la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado reside en el hecho de que acordaron los niveles de precios que debían aplicarse a los vehículos industriales y que lo hicieron únicamente para las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. En consecuencia, los dos apartados del artículo 1 de la Decisión contemplan infracciones que son distintas por dos razones: se refieren a empresas distintas y tienen un alcance o una intensidad distintos.

- 33 Dado que la parte dispositiva de la Decisión no es ambigua, al examinar los motivos invocados en el caso de autos procede considerar que lo que la Comisión acreditó y sancionó no es una infracción única relativa a todas las líneas, sino dos infracciones distintas, una referente a la línea del Norte (artículo 1, apartado 1) y otra referente a las líneas del Sur (artículo 1, apartado 2). Por lo que respecta a la demandante, de la Decisión resulta claramente que ésta no le imputa más responsabilidades que las derivadas de la infracción contemplada en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión.

B. Sobre la procedencia del motivo

- 34 Habida cuenta de lo anterior, en el marco del primer motivo es necesario examinar si la demandante sostiene acertadamente que la Comisión cometió un error de apreciación al considerar los documentos citados en la Decisión como pruebas documentales de su participación en las prácticas colusorias a que se refiere el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, a saber un acuerdo de fijación de los precios para el transporte de vehículos industriales en las líneas de Patras a Bari y a Brindisi entre el 8 de diciembre de 1989 y el mes de julio de 1994. El examen de la procedencia de este motivo requiere un análisis detallado de las distintas pruebas documentales sobre las que se basan las apreciaciones de la Comisión respecto a la participación de la demandante en dichas prácticas colusorias.

1. Sobre el fax de 8 de diciembre de 1989

— Alegaciones de las partes

- 35 La demandante cita en primer lugar un fax remitido por Strintzis el 8 de diciembre de 1989 a Anek, a Minoan, a Karageorgis y a la compañía Hellenic Mediterranean Lines, al que se adjuntaban unas supuestas «listas de precios» aplicables a los vehículos industriales a partir del 10 de diciembre de 1989 en las líneas Patras-Ancona y Patras-Bari/Brindisi. Alega que la Comisión actuó erróneamente al concluir en los considerandos 128 y 129 de la Decisión, basándose en dicho fax, que la demandante había participado en un acuerdo con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales en 1990 (y que entraba en vigor el 8 de diciembre de 1989). La demandante sostiene que había decidido y fijado sus precios aplicables en 1990 al transporte de vehículos industriales mucho antes de que Strintzis enviase el citado fax. Para apoyar esta afirmación, la demandante se refiere, en particular, a un télex que remitió el 4 de diciembre de 1989 a su agente principal en Italia, Pan Travel, en el que le comunicaba sus nuevos precios aplicables a los vehículos industriales.
- 36 La demandante sostiene que las «listas de precios» adjuntas al fax de 8 de diciembre de 1989 no constituían un «acuerdo» con el fin de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales celebrado con las demás compañías destinatarias de la Decisión, sino que simplemente reflejaban los precios que, a su juicio, era razonable aplicar en las líneas que comunican Grecia e Italia y que ya había decidido anteriormente aplicar en la línea Patras-Bari. Si la demandante firmó el documento de que se trata, fue porque éste reflejaba los precios que ella consideraba razonables y, por lo que respecta a la línea Patras-Bari, que ya había establecido y publicado previamente por medio de su red de agentes. La demandante precisa que, para lograr comunicar sus precios el 4 de diciembre de 1989, había sido necesario previamente un largo período durante el cual los departamentos competentes de la compañía habían tratado los datos resultantes de su análisis del mercado afectado y de sus previsiones sobre las fluctuaciones probables del dracma griego respecto a las demás monedas europeas y sobre las

fluctuaciones probables del mercado petrolífero, antes de formular su propuesta relativa a los precios y de someterla al Consejo de Administración de la sociedad y de que ésta fuera finalmente aprobada o modificada. Por tanto, la Comisión no puede afirmar que, puesto que en las «tarifas» adjuntas al fax de 8 de diciembre de 1989 no figuraba fecha alguna, la demandante pudo haber refrendado estas tarifas algunos días antes.

- 37 La demandante añade que, en cualquier caso, un documento que recoge algunos precios indicativos y en el que figuran únicamente algunas firmas no constituye un acuerdo, ya que carece de las características que confirmen su carácter obligatorio, a saber que prevea sanciones en caso de incumplimiento del acuerdo, la aplicación de eventuales cláusulas penales, el pago de indemnizaciones por daños y perjuicios, etc.
- 38 La Comisión destaca en primer lugar que la demandante admite haber firmado el baremo de precios adjunto al fax de 8 de diciembre de 1989. A continuación, recuerda que no es necesario que un «acuerdo» en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado tenga naturaleza obligatoria, sino que basta con que las empresas afectadas hayan manifestado su voluntad común de comportarse de una determinada manera en el mercado (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 24 de octubre de 1991, Rhône-Poulenc/Comisión, T-1/89, Rec. p. II-867, apartado 120, y de 14 de mayo de 1998, Mayr-Melnhof/Comisión, T-347/94, Rec. p. II-1751, apartado 65).
- 39 Habida cuenta de lo anterior, la Comisión afirma que carece de relevancia si el baremo de que se trata expresaba los niveles de tarifas que la demandante consideraba razonables y que eran objeto del acuerdo celebrado con las demás empresas inculminadas o si expresaba la propuesta de éstas a la que la demandante se sumó.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 40 El fax enviado el 8 de diciembre de 1989 por Strintzis a Minoan, a Anek, a Karageorgis y a la compañía Hellenic Mediterranean Lines contiene indicaciones relativas a los precios del transporte de vehículos industriales aplicables a partir del 10 de diciembre de 1989 en las rutas de Patras a Ancona, de Patras a Bari y de Patras a Brindisi. El autor se expresa en los términos siguientes: «Adjunto les enviamos fotocopia de la lista de precios aplicables a los vehículos industriales en las líneas que unen Grecia e Italia, firmada también por Ventouris Ferries.» Esta lista de precios está firmada por Strintzis, por las distintas compañías destinatarias y por la demandante.
- 41 En primer lugar, es necesario señalar que la demandante reconoció en su demanda haber firmado la lista de precios adjunta al citado fax.
- 42 Por tanto, este fax constituye un indicio claro de la existencia de un acuerdo de fijación de los precios aplicables a los vehículos industriales entre las compañías incriminadas, incluida la demandante. El hecho de que ésta no figurase entre las destinatarias de dicho fax no contradice esta apreciación ni permite concluir que no formaba parte de las prácticas colusorias, dado que el autor de este fax indica de manera expresa que la demandante está de acuerdo con los precios propuestos.
- 43 La demandante alega que el 4 de diciembre de 1989 había comunicado a su red de agentes sus nuevos precios aplicables en 1990 a los vehículos industriales y sostiene que este hecho demuestra que la lista de precios adjunta al fax enviado por Strintzis el 8 de diciembre de 1989 no constituía un acuerdo, sino que reflejaba simplemente los precios que, a su juicio, era razonable aplicar en las líneas que comunicaban Grecia e Italia y que ya había decidido previamente aplicar en la línea Patras-Bari.

44 No puede acogerse esta alegación.

45 Como destaca la Comisión, dado que la lista de precios adjunta al fax no indica fecha alguna, han de determinarse las fechas de la celebración y la firma del acuerdo, que pudieron tener lugar en la misma fecha en la que se envió el fax o algunos días antes. Varios elementos parecen indicar que el acuerdo sobre los nuevos precios se había celebrado antes de la fecha de envío del fax.

46 En primer lugar, el hecho de que el autor del fax declare que la tarifa aplicable a los camiones ya ha sido firmada por Ventouris parece indicar que la demandante ya había expresado su acuerdo en una fecha anterior al envío del fax. Como sugiere la Comisión, la lista comunicada el 8 de diciembre de 1989 por Strintzis a Anek, a Minoan, a Karageorgis y a Hellenic Mediterranean Lines, que contenía las firmas de estas cinco empresas así como la de la demandante, pudo firmarse incluso antes del 4 de diciembre, fecha en la cual la demandante comunicó a sus agentes los precios aplicables en 1990. En tales circunstancias, es decir, si una vez firmada la lista de precios la hubiese comunicado de inmediato a los agentes de la compañía, el télex de 4 de diciembre de 1989 no haría sino reflejar la aplicación práctica de los acuerdos que habían celebrado previamente. La demandante sostiene que sus precios habían sido imitados por las demás empresas. Sin embargo, no puede acogerse esta tesis, por un lado, porque el fax indica expresamente que la demandante forma parte del acuerdo y, por otro, porque, aun admitiendo que, como sostiene la demandante, ésta ya había decidido de manera autónoma aplicar los nuevos precios, el hecho de que refrendase una lista de precios, que la demandante no niega, sólo puede interpretarse como la adhesión a un acuerdo sobre los precios futuros.

47 En segundo lugar, es necesario señalar que los dos baremos de precios aplicables a los vehículos industriales en 1990, el de 4 de diciembre de 1989 que la demandante afirma haber fijado de manera autónoma y el de 8 de diciembre de

1989 que fue firmado por todas las empresas, no sólo presentaban exactamente las mismas tarifas, sino que además establecían como fecha de entrada en vigor el 10 de diciembre de 1989.

48 En tales circunstancias, la Comisión podía acertadamente estimar que la explicación más plausible era que el baremo común de precios se había decidido antes del 4 de diciembre de 1989 pero, por motivos que no se precisan, no fue enviado a las demás compañías hasta el 8 de diciembre de 1989. En la práctica, la firma de este baremo de precios por las seis empresas afectadas sólo habría podido realizarse durante una reunión o mediante la circularización previa de las páginas de que se trataba. Por tanto, parece probable que las destinatarias del fax de Strintzis de 8 de diciembre de 1989 firmasen por turno el documento, a instancia de Strintzis, y que, como la demandante fue la última en hacerlo, conservase copia del documento firmado por todas las empresas interesadas antes de devolverlo a Strintzis, la cual, actuando en cierto modo como secretaria, indicó a las cuatro otras sociedades que todas las compañías interesadas lo habían firmado y les hizo llegar una copia del baremo de precios con las seis firmas.

49 En cualquier caso, aun suponiendo que los precios que figuraban en el baremo hubiesen sido decididos anteriormente por la demandante, el mero hecho, que ésta no niega, de que enviase dichos precios a Strintzis bastaría para concluir que participó en el acuerdo de fijación de precios del que informa el fax de 8 de diciembre de 1989. Dos circunstancias confirman esta interpretación de los hechos: por una parte, la firma de la lista de precios por todas las compañías, incluida la demandante, y, por otra, que Strintzis destacase de manera expresa que la demandante estaba de acuerdo con los precios propuestos, ya que no cabe imaginar ninguna otra explicación para el hecho de que la demandante decidiese comunicar a sus competidores sus precios para 1990.

50 De hecho, teniendo en cuenta la importancia y la presencia tradicional de la demandante en la ruta Patras-Bari, en la que fue el único operador hasta 1990, como subraya en la introducción de su demanda, la alegación de la demandante

según la cual ella era la compañía que había estudiado con detalle y de antemano las tarifas que se aplicarían en 1990 en la línea Patras-Bari y que comunicó a las demás sociedades sus apreciaciones respecto a dichos precios no hace sino corroborar la importancia del papel desempeñado por la demandante en la ejecución de esta parte de las prácticas colusorias. En tales circunstancias, como destaca la Comisión, este hecho no exime a la demandante de cualquier responsabilidad.

- 51 La demandante no puede afirmar que se trataba sólo de precios indicativos, ya que, si ese hubiese sido el caso, no habría tenido necesidad de comprometerse frente a las demás empresas que habían suscrito el baremo. De ello se desprende que se trataba de un acuerdo de fijación de precios entre las empresas afectadas y no de un mero intercambio de información entre ellas.
- 52 Por lo que se refiere a la falta de obligación de las empresas firmantes del baremo de respetar las tarifas, citada por la demandante, basta con recordar que para que una concertación entre empresas corresponda a un acuerdo prohibido por el artículo 85, apartado 1, del Tratado no es necesario que se trate de un contrato de naturaleza obligatoria. Es suficiente que las empresas afectadas hayan manifestado su voluntad de comportarse de una determinada manera en el mercado (sentencias Mayr-Melnhof/Comisión, antes citada, apartado 65, y Rhône-Poulenc/Comisión, antes citada, apartado 120).
- 53 Además, se desprende de la jurisprudencia que, a efectos de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, la toma en consideración de los efectos concretos de un acuerdo es superflua, cuando resulte que dicho acuerdo tiene por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el mercado común (sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de marzo de 2000, Cimenteries CBR y otros/Comisión, asuntos acumulados T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 y T-104/95, Rec. p. II-491, apartados 1120 y 1170).

54 Por tanto, el hecho de que las seis sociedades de que se trata firmasen un baremo de precios aplicable a las distintas categorías de servicios, que prevé una fecha única de entrada en vigor, basta para demostrar que existía un acuerdo. En las circunstancias del caso de autos, la demandante no puede ampararse en su ignorancia respecto a las consecuencias de su firma del baremo de precios. No podía ignorar que la comunicación de los precios que había decidido aplicar y la firma posterior por todos sus competidores de un baremo único de precios con las mismas tarifas aplicable en una fecha determinada podían constituir un acuerdo sobre precios prohibido por el Tratado. En efecto, resulta de la jurisprudencia que, para que una infracción pueda considerarse cometida deliberadamente, no es necesario que la empresa tuviera conciencia de infringir la prohibición del artículo 85 del Tratado; es suficiente que no pudiera ignorar que el objeto de la conducta que se le imputa era restringir la competencia (sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1989, *Belasco y otros/Comisión*, 246/86, Rec. p. 2117, apartado 41).

2. Sobre el fax de 30 de octubre de 1990

— Alegaciones de las partes

55 La demandante niega haber recibido el fax remitido el 30 de octubre de 1990 por *Strintzis* a ocho compañías que ejercían sus actividades en el mercado del transporte marítimo entre Grecia e Italia, al que se adjuntaba un cuadro con los precios (en dracmas griegos y en liras italianas) aplicables a los vehículos industriales en las líneas *Patras-Ancona*, *Patras-Bari* y *Patras-Brindisi* a partir del 5 de noviembre de 1990.

56 La demandante rechaza asimismo el valor probatorio otorgado a este fax por la Comisión, que concluyó en el considerando 130 de la Decisión que la demandante había participado, junto con las demás compañías destinatarias de la Decisión, en un acuerdo con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales para 1991, que entraría en vigor el 5 de noviembre de 1990.³ Afirmar que esta

conclusión desconoce el hecho de que, a principios del mes de octubre de 1990, es decir, previamente al envío del fax, ella ya había fijado y publicado los precios que aplicaría en 1991 a los vehículos industriales, como se desprende de los documentos enviados a la Comisión (cartas confidenciales dirigidas por la demandante el 11 de octubre de 1990 a sus colaboradores y a las compañías de transporte).

57 A este respecto, la demandante alega que la mención de los precios que había decidido aplicar en 1991 en la columna titulada «Bari» del cuadro adjunto al fax de Strintzis se explica por la circunstancia de que, como había transcurrido casi un mes desde que había comunicado los precios de que se trataba a sus colaboradores y en el mercado reinaba una relativa transparencia por lo que respecta a los precios publicados por cada compañía, las compañías que operaban en las demás líneas habían sido informadas por un agente o una compañía de transporte de los precios practicados por la demandante para los vehículos industriales y los habían consignado en el citado cuadro. Sin embargo, este argumento no es más que una explicación y una interpretación lógica de un acto realizado por un tercero, Strintzis, en relación con el cual la demandante no podía ni puede conocer las razones exactas por las que sus propias tarifas fueron reproducidas en el «baremo» adjunto al fax de que se trata. A este respecto, la demandante afirma que el hecho de que el «baremo» adjunto al fax de Strintzis de 30 de octubre de 1990 no estuviera fechado no prueba nada por sí solo y sobre todo no prueba que las tarifas que figuraban en él habían sido objeto de un «acuerdo» anterior.

58 La demandante considera asimismo que, por el contrario, este fax demuestra que no existía un acuerdo en el que hubiese participado. Sostiene que el hecho de que, en su fax de 30 de octubre de 1990, Strintzis pidiese a la demandante que le confirmase su acuerdo respecto al contenido de dicho fax demuestra que no existía ningún acuerdo definitivo entre la demandante y las demás compañías, ya que, en caso contrario, no habría sido necesario que Strintzis pidiera a la demandante que confirmase su acuerdo.

- 59 La Comisión sostiene que, puesto que el baremo adjunto al citado fax no está fechado, el acuerdo bien pudo haberse celebrado en cualquier momento antes del envío del fax, sobre todo dado que el fax y el télex de la demandante a su agente contienen la misma lista de precios y fechas de entrada en vigor muy similares.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 60 El fax de que se trata fue enviado por Strintzis el 30 de octubre de 1990 a ocho compañías que explotaban transbordadores entre Grecia e Italia (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis y Ventouris Ferries). El autor se expresó en este fax en los términos siguientes: «Comunicamos el acuerdo final referente a las tarifas para camiones. Rogamos notifiquen su conformidad con el contenido del mismo. Proponemos que los precios sean anunciados el 1 de noviembre y entren en vigor, tal como se acordó, el 5 de noviembre de 1990.» Se adjuntaba a este fax un baremo con los precios correspondientes a las distintas categorías de vehículos industriales, en dracmas griegos y liras italianas, aplicables en las rutas de Patras a Ancona, a Bari y a Brindisi.
- 61 Es necesario añadir que, según el considerando 20 de la Decisión, posteriormente Minoan remitió a sus agentes, el 2 de noviembre de 1990, un documento en el que les comunicaba las nuevas tarifas, válidas a partir del 5 de noviembre de 1990, e indicaba que estos precios habían sido concertados por las compañías que operaban en todas las rutas que unen Grecia con Italia.
- 62 La demandante, que figura entre las destinatarias del fax de 30 de octubre de 1990 y debe ser considerada lógicamente una de las compañías que operan en las rutas entre Grecia e Italia, no puede negar el valor probatorio de este documento en relación con su participación en las prácticas colusorias.

- 63 La demandante afirma no haber recibido el documento enviado por Minoan el 2 de noviembre de 1990. Sin embargo, del propio tenor literal de este documento, cuya existencia y autenticidad no pone en entredicho la demandante, resulta que ésta había dado su consentimiento respecto a los precios que se aplicarían a los vehículos industriales y respecto a la fecha de entrada en vigor de los nuevos baremos.
- 64 Por tanto, y habida cuenta de las circunstancias del caso de autos, que se caracterizan por la existencia de acuerdos similares en los años anteriores, la demandante no puede invocar el hecho de que la Comisión no disponga de un documento que pruebe que se atuvo a la solicitud de Strintzis de que le confirmase su acuerdo respecto al contenido del fax de que se trata. En efecto, resulta de la jurisprudencia que, para que exista acuerdo a efectos del artículo 85, apartado 1, del Tratado, basta con que las empresas de que se trate hayan expresado su voluntad común de comportarse de una determinada manera en el mercado (sentencias del Tribunal de Justicia de 8 de julio de 1999, *Comisión/Anic Partecipazioni*, C-49/92 P, Rec. p. I-4125, apartado 130, y *Montecatini/Comisión*, C-235/92 P, Rec. p. I-4539, apartado 162; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, *Tréfileurope/Comisión*, T-141/89, Rec. p. II-791, apartado 95; *Cimenteries CBR y otros/Comisión*, antes citada, apartado 958, y de 26 de octubre de 2000, *Bayer/Comisión*, T-41/96, Rec. p. II-3383, apartado 67).
- 65 La alegación de la demandante basada en que supuestamente fijó y publicó sus nuevos precios previamente debe desestimarse por los motivos expuestos al examinar el valor probatorio del fax de 8 de diciembre de 1989. El hecho de que el baremo enviado no estuviese fechado podría interpretarse como un indicio de que el acuerdo se celebró con anterioridad. Asimismo, el hecho de que los dos baremos de precios aplicables a los vehículos industriales para 1991, el que la demandante supuestamente fijó de manera autónoma (cartas confidenciales dirigidas por la demandante el 11 de octubre de 1990 a sus colaboradores y a las compañías de transporte) y el que figura en el fax enviado por Strintzis a todas las empresas el 30 de octubre de 1990, presentasen exactamente no sólo las mismas tarifas, sino también fechas de entrada en vigor muy similares (por un lado, finales de octubre o principios de noviembre y, por otro, el 5 de noviembre) constituye un indicio de la existencia del acuerdo.

3. Sobre el fax de 25 de febrero de 1992

— Alegaciones de las partes

66 La demandante rechaza la interpretación expuesta en la Decisión (considerando 131) del fax que ETA envió a Minoan el 25 de febrero de 1992, según la cual este documento prueba su participación en un acuerdo con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales en 1992 en la línea Patras-Bari. Alega que se trata únicamente de un documento interno procedente de compañías terceras, que no estaba dirigido a ella ni se le comunicó de ninguna manera y en el que ETA expresa su inquietud y sus preocupaciones respecto a la decisión de la demandante de ampliar sus actividades a una nueva ruta, a saber, la línea Patras-Ortona. Además, la demandante afirma que este documento no se refiere a ella, sino a otras compañías que observaban los precios adoptados y anunciados por ella para adaptar eventualmente los suyos. De hecho, sostiene que, por el contrario, el contenido de este fax pone plenamente de manifiesto la veracidad de sus afirmaciones según las cuales tenía una política de precios autónoma en la línea en la que operaba y no tenía ningún motivo para celebrar acuerdos o para colaborar con compañías que operaban en líneas distintas. Por último, la demandante señala, con carácter subsidiario, que, aunque se considerase acreditada su participación en un «acuerdo» con objeto de fijar los precios, se desprende de este fax que dicha participación cesó con seguridad a partir de 1992.

67 La demandante añade que de una interpretación no sólo literal, sino también teleológica, de esta frase y del resto del texto del fax se desprende que ETA expresa a Minoan sus inquietudes comerciales en relación con la viabilidad de la línea y sus preocupaciones respecto a la política de la demandante en la línea de Ortona, para que Minoan oriente su propia política en consecuencia y pueda decidir si explotará o no un buque en la línea de Ortona y, en su caso, las tarifas que fijará. La demandante alega además que, si bien ETA utiliza la expresión: «ya hemos iniciado las conversaciones al respecto», no indica con qué interlocutor o interlocutores se han iniciado estas conversaciones ni con qué finalidad.

- 68 Por último, la demandante sostiene que lo que ETA comunicaba a Minoan era el baremo de los precios aplicables en las líneas con destino en Bari, en Ortona y en Ancona, es decir, los precios que estaban efectivamente en vigor y que se aplicaban en dichas líneas, al que añadía sus propuestas para las tarifas que se aplicarían en la línea con destino en Ortona. Por tanto, afirma que la Comisión actúa de manera arbitraria y desvirtuando el sentido real de la expresión «vigente», que significa «que es válido» o «que se aplica», al interpretar que las palabras «el baremo vigente» significan «la tarifa acordada».
- 69 La Comisión sostiene que, dado que ya existía el acuerdo sobre el baremo de precios para la línea Patras-Bari, este documento demuestra que se habían iniciado conversaciones con la demandante sobre la política de tarifas que se aplicaría en la línea de Ortona. Señala que de este documento se desprende claramente que la cuestión de la política de tarifas que debía aplicarse en la línea Patras-Bari no se planteaba, puesto que en ella ya se aplicaba un baremo que había sido objeto de acuerdo, y que los esfuerzos se concentraban en un nuevo elemento, la iniciativa adoptada por la demandante en la línea de Ortona en relación con la cual ya se habían iniciado conversaciones.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 70 El documento de que se trata es un fax 25 de febrero de 1992 mediante el cual ETA, agente exclusivo de Minoan, informa a la sede de Minoan en los términos siguientes:

«Tenemos el honor de informarles sobre los últimos acontecimientos en las rutas italianas.

La compañía Ventouris ha lanzado su nuevo buque, el "Polaris", en la nueva línea Patras-Ortona. Su capacidad asciende a 150 vehículos industriales.

La compañía Karageorgis Lines ha lanzado el buque que ha fletado, el "Nordboard", que tiene una capacidad de 100 vehículos industriales, en la línea Patras-Ancona.

Por tanto, es manifiesto que en la línea ya opera un enorme tonelaje de buques y que sin duda vamos a vivir un período de transición difícil.

Esperamos lanzar progresivamente los Marilia & Noromorg, motivo por el cual estamos concentrando nuestros esfuerzos en la política de precios que ha de seguir la empresa Ventouris Ferries en la ruta de Ortona.

Ya hemos iniciado las conversaciones al respecto.

Para mayor claridad, les facilitamos las tarifas actuales para Bari, Ortona y Ancona y las tarifas para Ortona que proponemos nosotros.

[...]

Les tendremos al corriente de cualquier evolución.»

- 71 La demandante alega que este documento no prueba por sí solo su participación en el acuerdo relativo a la línea Patras-Bari ni el hecho de que el acuerdo relativo a la línea Patras-Bari-Brindisi continuase existiendo.
- 72 Pues bien, es necesario precisar que, según se desprende del considerando 28 de la Decisión, la Comisión aludió a este documento no como un documento que probase la participación de la demandante en las prácticas colusorias, sino como un indicio de que «el acuerdo para mantener los diferenciales entre las tarifas aplicadas en las distintas rutas entre Grecia e Italia siguió en vigor durante 1992». Resulta de ello que el documento no se utilizó como prueba de la participación de la demandante en las prácticas colusorias, sino como prueba de la continuación de éstas. En tales circunstancias, en el examen de la procedencia del presente motivo, no procede examinar si este documento proporciona la prueba de la participación de la demandante.
- 73 Por lo que se refiere a la fuerza probatoria de este documento en cuanto a la continuación de las prácticas colusorias en la línea Patras-Bari, citada indirectamente en el considerando 28 de la Decisión, es necesario señalar que la autora de este documento, ETA, informa a la destinataria, Minoan, de «las tarifas actuales para Bari, Ortona y Ancona». Pues bien, las tarifas de las rutas con destino en Bari y en Ancona coinciden con las tarifas que las empresas interesadas, entre las cuales se encontraba la demandante, practicaban en 1990, según se desprende del fax de 30 de octubre de 1990, antes examinado. En tales circunstancias, la Comisión podía considerar que, si la cuestión de las tarifas aplicables en la línea Patras-Bari no se examinaba en el fax de 25 de febrero de 1992, era porque las prácticas colusorias seguían en vigor.
- 74 Resulta de lo anterior que este documento podía ser considerado una prueba de la continuación de las prácticas colusorias en la línea de Patras a Bari en 1992, tal como hizo la Comisión en el considerando 28 de la Decisión.

4. Sobre el télex de 24 de noviembre de 1993 y sobre la reunión de la misma fecha

— Alegaciones de las partes

- 75 La demandante hace referencia al télex enviado por ETA a Minoan el 24 de noviembre de 1993. En primer lugar, precisa que no le fue enviado a ella. A continuación, subraya el error contenido en la Decisión, que, sobre la base de este documento, indica que la demandante participó en un acuerdo con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales en 1993 y hasta julio de 1994. La demandante sostiene que desde 1992 seguía una política de precios autónoma, que, para 1993, se basó en la idea de que, aumentando sus precios entre un 5 % y un 10 %, podría hacer frente a la inflación. Sin embargo, habida cuenta de la transparencia que reinaba en el mercado por lo que respectaba a los precios y estimando que si aplicaba a sus precios el citado porcentaje de aumento provocaría reacciones enérgicas por parte de las demás compañías que operaban en el mercado de referencia, sobre todo por ser una empresa de tamaño pequeño, decidió de manera autónoma e independiente, con el fin de adelantarse a las demás compañías, que se orientaban hacia aumentos aún mayores, aumentar sus precios en un 15 %.
- 76 La demandante no niega haber asistido a la reunión del 24 de noviembre de 1993 a la que se refiere el citado télex. No obstante, alega que, después de informar a las demás compañías presentes de que ya había decidido previamente su política de precios y de comunicarles los aumentos de precios que aplicaría a los vehículos industriales en la línea Patras-Bari, abandonó la reunión antes de que los participantes alcanzasen un acuerdo, dando así a entender claramente a las demás compañías que se oponía a los eventuales acuerdos o negociaciones de este tipo.
- 77 A continuación, la demandante se opone a la conclusión que la Comisión extrae de este télex en relación con la fecha de entrada en vigor del supuesto acuerdo. Según la demandante, puesto que la reunión durante la cual se celebró el acuerdo tuvo lugar el 24 de noviembre de 1993, aun suponiendo que su participación en el acuerdo estuviese acreditada, la Comisión no podría en ningún caso estimar,

como hizo en los considerandos 128 y 154 de la Decisión, que había participado en un «acuerdo» con objeto de fijar los precios aplicables a los vehículos industriales para todo el año 1993. A este respecto, hace referencia al *post scriptum* introducido por el autor del télex de que se trata, que menciona «el resultado favorable alcanzado por catorce compañías y [...] que respetan sin que sea necesario un contrato». A juicio de la demandante, esta afirmación es tan imprecisa que no puede ser considerada como una prueba de su participación en el «resultado favorable» en cuestión ni en ningún «acuerdo». Por último, la demandante destaca que el contenido de este télex no revela ni la identidad de las partes que habían celebrado el «acuerdo precedente», ni el período durante el cual estuvo en vigor, ni la fecha de extinción de éste.

- 78 La Comisión considera que de este documento resulta que en la reunión del 24 de noviembre de 1993, en la cual la demandante admite expresamente haber participado, se produjeron conversaciones respecto al aumento de los precios en un 15 % y que se alcanzó finalmente un acuerdo.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 79 El télex de 24 de noviembre de 1993 fue enviado por ETA a Minoan para comunicarle los resultados de una reunión de la misma fecha entre varias compañías marítimas, que tenía por objeto el reajuste de los precios aplicables en 1994 en las líneas de Patras a Ancona, a Brindisi y a Bari. El autor del télex se expresa en los términos siguientes:

«Nos complace comunicarles que en la reunión de hoy se ha acordado ajustar la tarifa para vehículos en aproximadamente un 15 % [...] con efectos inmediatos a partir del 16 de diciembre de 1993.

Estamos muy satisfechos porque comenzamos con el problema del colapso del acuerdo precedente por la oposición de las compañías Kosma-Giannatou y Ventouris Ferries A. Poco a poco fuimos progresando, superando los porcentajes del 5 % al 10 % (posiciones de Strintzis, Ventouris G. y Adriatica) hasta que finalmente alcanzamos el porcentaje arriba mencionado.

Les confirmamos que no esperamos que este aumento tenga impacto negativo sobre los flujos de mercancías o de pasajeros.

Además, conseguimos compromisos para los diversos conflictos que, como sabrán, existen en cuanto a las divergencias entre los diferentes puertos.

Estamos muy satisfechos, ya que sobre la base de los resultados de 1993 esto supondrá para nuestra compañía unos ingresos netos suplementarios de alrededor de 600.000.000 [de dracmas] anuales.

[...]

PS: Esperamos que este acuerdo contribuya a lograr un acuerdo análogo (en el sentido de la protección de las tarifas) en la reunión de la próxima semana entre representantes de las compañías cretenses (señalamos que los dos representantes de las compañías estaban presentes hoy) y que repitamos el éxito logrado por catorce compañías (que no tienen nada más en común), que respetan este acuerdo sin que sea necesario un contrato. Lamentamos mostrarnos autoritarios, pero esa es la verdad, porque se pierde mucho dinero debido a la competencia desenfrenada en Creta y es deplorable que los éxitos obtenidos en el extranjero se dediquen a compensar estas pérdidas en el porcentaje correspondiente.

[...]»

- 80 Este télex demuestra que, el 24 de noviembre de 1993, varias compañías marítimas que operaban en las líneas entre Grecia e Italia (probablemente catorce) se reunieron para intentar acordar un reajuste de los precios aplicables en 1994. Este documento muestra que existieron intentos de alcanzar una concurrencia de voluntades entre determinadas compañías sobre la manera de comportarse en el mercado.
- 81 Es necesario señalar que la demandante reconoce haber asistido a esta reunión. No obstante, afirma que se limitó a indicar a las demás compañías presentes que ya las había informado previamente de su política de precios y que, después de comunicarles los aumentos de precios que aplicaría a los vehículos industriales en la línea Patras-Bari, que eran del orden del 15 %, abandonó la reunión antes de que los participantes alcanzasen un acuerdo, dando así a entender claramente a las demás compañías que se oponía a los eventuales acuerdos.
- 82 Sin embargo, la demandante no presenta ninguna prueba en apoyo de estas afirmaciones. No existe el más mínimo elemento que indique que la demandante abandonó la reunión antes de la celebración del acuerdo ni que manifestó a las demás compañías que participaban en dicha reunión su oposición contra este tipo de acuerdos o de concertaciones. Además, debe observarse que esta reunión sucedía a otras reuniones e intercambios de correspondencia con el mismo objeto y en los cuales, según el citado documento, la demandante también participó.
- 83 En tales circunstancias, no cabe negar la participación de la demandante en un acuerdo de reajuste de las tarifas aplicables a los vehículos industriales para el año 1994, contrario al artículo 85, apartado 1, del Tratado.
- 84 La alegación de la demandante según la cual se limitó a comunicar a las demás compañías la decisión que ya había adoptado de manera autónoma y a continuación se retiró de las negociaciones controvertidas es desmentida por el contenido de este documento. En efecto, el redactor del citado texto alude al

«problema del colapso del acuerdo precedente por la oposición de las compañías Kosma-Giannatou y Ventouris Ferries» y afirma a continuación lo siguiente: «Poco a poco fuimos progresando, superando los porcentajes del 5 % al 10 % (posiciones de Strintzis, Ventouris G. y Adriatica).» Los extractos mencionados demuestran que tuvieron lugar conversaciones y negociaciones, marcadas por algunas oposiciones y desacuerdos internos que pudieron superarse, y que se alcanzó un acuerdo. Además, la demandante no se opuso a haber sido mencionada de manera expresa como una de las empresas que expresaron inicialmente un punto de vista distinto y que, a lo largo de los debates, dieron su consentimiento respecto al porcentaje de aumento del baremo de precios de que se trataba, que fue finalmente aprobado por todas las empresas.

- 85 Procede desestimar asimismo la alegación basada en la supuesta autonomía de la demandante, que, según afirma, había decidido anteriormente y de manera unilateral aumentar las tarifas un 15 %. Los términos del télex son suficientemente claros para demostrar que existió una discusión y que la demandante participó en ella activamente.
- 86 Es necesario añadir que del texto del télex se desprende que antes de la reunión de noviembre de 1993 ya existía y persistía un acuerdo. En efecto, el *post scriptum* de dicho documento alude al acuerdo que las catorce compañías respetaban sin que fuera necesario un contrato. En tales circunstancias, la Comisión podía considerar que la demandante, que figuraba como una de las empresas que ya habían expresado su postura durante la reunión, era una de las catorce compañías que habían cumplido el acuerdo en el pasado, es decir, durante el año 1993. La demandante no puede ampararse en la imprecisión del télex en cuanto a la identidad y al número de las empresas que habían celebrado el «acuerdo precedente» y en cuanto al período durante el cual estuvo en vigor.
- 87 En tales circunstancias, aun suponiendo que la demandante no tuviese en cuenta, en la determinación de su política de precios, los parámetros negociados en la reunión, la Comisión podía acertadamente estimar que había infringido el artículo 85, apartado 1, del Tratado.

- 88 Las alegaciones de la demandante no pueden contradecir esta conclusión.
- 89 La demandante no puede ampararse en el hecho de que el autor de este documento mencione que el acuerdo anterior no había tenido el éxito esperado. En efecto, se desprende de la jurisprudencia que, a efectos de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, la toma en consideración de los efectos concretos de un acuerdo es superflua, cuando resulte que dicho acuerdo tiene por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el mercado común (sentencias Consten y Grundig, antes citada, y Cimenteries CBR y otros/Comisión, antes citada, apartados 1120 y 1170).
- 90 Además, la participación en concertaciones con objeto de limitar la competencia es constitutiva de infracción sin que sea necesario determinar si la demandante participó en la conferencia de que se trata voluntariamente o, como ella afirma, bajo el efecto de la coacción (sentencias Mayr-Melnhof/Comisión, antes citada, apartado 135, y Tréfileurope/Comisión, antes citada, apartados 58 y 71).
- 91 No contradice a las anteriores conclusiones la circunstancia de que el télex no fuese dirigido a la demandante y su nombre no se mencionase en él. En efecto, los documentos que se han encontrado durante una inspección realizada en las oficinas de otras empresas incriminadas pueden utilizarse como prueba contra la demandante (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 24 de octubre de 1991, Atochem/Comisión, T-3/89, Rec. p. II-1177, apartados 31 a 38). Además, el hecho de que una empresa no aparezca mencionada en un documento no constituye la prueba de que no participó en un acuerdo cuando la participación está probada o es corroborada por otros documentos y esta falta de mención no permite apreciar de un modo diferente las pruebas documentales utilizadas por la Comisión para acreditar su participación en el acuerdo (sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, antes citada, apartados 1390 y 1391).

- 92 Por último, por lo que se refiere a la alegación basada en la ignorancia de que su mera participación en la reunión pudiera ser considerada contraria al artículo 85, apartado 1, del Tratado, procede recordar que, para que una infracción de las normas comunitarias sobre la competencia pueda considerarse cometida deliberadamente, no es necesario que la empresa tuviera conciencia de infringir la prohibición establecida por el artículo 85 del Tratado. Es suficiente que no pudiera ignorar que la conducta que se le imputa tenía por objeto o efecto restringir la competencia en el mercado común (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 2 de julio de 1992, Dansk Pelsdyravlerforening/Comisión, T-61/89, Rec. p. II-1931, apartado 157, y de 14 de mayo de 1998, Gruber +Weber/Comisión, T-310/94, Rec. p. II-1043, apartados 249 y 259).
- 93 Se desprende de todo lo anterior que la Comisión actuó acertadamente al estimar que los documentos antes examinados demostraban la participación de la demandante en las prácticas colusorias relativas a la línea Patras-Bari.
- 94 Las demás alegaciones formuladas por la demandante, que se examinan a continuación, no pueden desvirtuar esta conclusión.

5. Sobre las alegaciones relativas al télex de 7 de enero de 1993

- 95 La demandante reprocha erróneamente a la Comisión que omitiese tomar en consideración documentos que constituyen pruebas exculpatórias para ella. A este respecto, la demandante invoca el télex remitido el 7 de enero de 1993 por Minoan a las demás compañías que operaban en la línea Patras-Ancona (Anek, Karageorgis y Strintzis) y cita en particular una mención de las «interminables discusiones» con las compañías que operaban en las otras líneas, que, a su juicio, demuestra que la demandante no quería y no tenía ningún motivo para participar en discusiones con objeto de alcanzar un acuerdo sobre los precios. La demandante afirma que este télex constituye uno de los numerosos documentos que prueban que el «acuerdo» de que se trata afectaba únicamente a las compañías que operaban en la línea Patras-Ancona y no a las que operaban en las otras líneas, situadas más al Sur.

- 96 Pues bien, en este télex, con fecha de 7 de enero de 1993, mediante el cual Minoan comunica a Strintzis, a Anek y a Karageorgis una propuesta de ajuste de las tarifas para vehículos en las rutas entre Grecia e Italia, el autor declara lo siguiente: «Nuestra decisión de llegar a un acuerdo con ustedes acerca del reajuste de tarifas sin consultar previamente a las compañías que operan en las otras rutas italianas viene motivada por un afán de evitar las interminables discusiones que suscitaría tal consulta. Creemos que este acuerdo común será bien acogido por esas compañías [...] En caso contrario, estimamos que la pérdida derivada del tráfico que opte por puertos más baratos no superará el 15 % correspondiente a la adaptación de nuestras tarifas [...] Quedamos a la espera de su aprobación.» Se adjuntaba a este documento un baremo con las tarifas propuestas.
- 97 Del tenor de este télex se desprende que Minoan quiso negociar directamente con sus principales competidores en la línea Patras-Ancona, Strintzis, Anek y Karageorgis, y evitar negociaciones con las compañías que explotaban las demás rutas, como la demandante. Por tanto, este documento no permite por sí solo acreditar la participación de la demandante y de las demás compañías de la línea Patras-Bari-Brindisi en el intento de reajuste de los precios al que se refiere.
- 98 Sin embargo, de este télex no resulta en modo alguno que las empresas afectadas, la autora y las destinatarias, preferían ver que las demás empresas, a saber las compañías que explotaban las otras rutas con destino en Italia, no compartían la iniciativa de practicar el reajuste controvertido. Por el contrario, este télex demuestra que Minoan tenía total confianza en que el acuerdo conjunto sería «bien acogido por esas compañías». Del mismo modo, al contrario de lo que afirma la demandante, el hecho de que Minoan destacase en su télex su deseo de evitar «interminables discusiones» con las compañías que explotaban las demás rutas italianas no prueba que la demandante no formaba parte de las prácticas colusorias ni que no quería o no tenía ningún motivo para participar en conversaciones. Si bien es cierto que no puede interpretarse que este documento demuestre que las compañías que operaban en las líneas Patras-Bari-Brindisi participaron en el acuerdo para el reajuste de los precios, la referencia a las interminables discusiones con las compañías que operan en las demás rutas italianas prueba que en el pasado, en 1992, habían tenido lugar negociaciones con

un objeto contrario a la competencia. Además, este documento constituye un indicio de la voluntad de Minoan y de las demás compañías que operaban en la línea Patras-Ancona de proponer a las compañías que operaban en las demás líneas que se uniesen al movimiento de reajuste de los precios decidido respecto a la línea Patras-Ancona.

6. Sobre la alegación basada en el marco legislativo y en la política de las autoridades griegas

99 No puede admitirse la alegación basada en el marco legislativo griego y en la supuesta necesidad de las compañías marítimas de intercambiar información relativa a los precios para estar seguras de que aplicaban precios razonables, tal como exige el Gobierno, ya que no existe una obligación jurídica al respecto.

100 En su escrito de 23 de diciembre de 1994, citado en el considerando 101 de la Decisión, en respuesta al escrito de la Comisión de 28 de octubre de 1994, el Ministerio de la Marina Mercante se expresó en los términos siguientes:

«[...]

Por lo que se refiere al memorándum presentado por Strintzis Lines, no tengo comentarios particulares salvo una precisión: que el Ministerio no interviene en la política de fijación de tarifas seguida por las compañías en las rutas internacionales. Sólo intervenimos en la fijación de los precios de las rutas entre puertos griegos.

Como ya les expliqué en nuestra reunión de septiembre, Grecia considera el corredor marítimo entre los puertos de su costa occidental y los puertos de la costa oriental de Italia de primordial importancia tanto para nuestro país como para la Comunidad, ya que es la única vía de comunicación directa e importante entre Grecia y el resto de la Unión Europea.

Por tanto, es de interés nacional para nosotros y de interés comunitario que los buques operen durante todo el año entre Grecia e Italia, para facilitar nuestras importaciones y exportaciones y el tráfico de pasajeros. Por otra parte, ustedes comprenderán que tenemos interés en que las tarifas aplicadas sean competitivas y también en que se fijen de modo que el coste del transporte se mantenga en un nivel poco elevado, para que nuestras importaciones y exportaciones sigan siendo competitivas en los mercados europeos.

~*~

Para responder a la pregunta específica que ustedes me han planteado, debo decir que no he visto en el memorándum de Strintzis nada que pueda llevarme a esta conclusión.

Estoy seguro de que existe un malentendido. Es impensable y absolutamente falso que el Ministerio amenace con retirar las licencias de explotación para las rutas entre puertos nacionales cuando las sociedades se niegan a ponerse de acuerdo sobre los precios aplicables en las rutas internacionales.

Como les demostraré la normativa pertinente adjunta, la licencia de explotación concedida por el Ministerio para las rutas interiores da lugar a la imposición de determinadas obligaciones (servicio durante todo el año, frecuencia de los trayectos, etc.), cuyo incumplimiento da derecho al Ministerio a retirar la licencia. Además, las tarifas se determinan mediante una orden ministerial que se adopta a intervalos periódicos. Esta normativa específica afecta a los buques de las compañías que tienen licencias de explotación para la parte nacional del trayecto entre Grecia e Italia (Patras-Igoumenitsa-Corfú) [...]»

101 Asimismo, en su escrito de 17 de marzo de 1995, citado en el considerando 103 de la Decisión, en respuesta a un escrito de la Comisión de 13 de enero de 1995, el Representante Permanente adjunto de la República Helénica ante las Comunidades Europeas se expresó en los términos siguientes:

«1. El Gobierno helénico atribuye gran importancia al desarrollo sin trabas de la ruta marítima que une los puertos de Grecia occidental (principalmente Patras, Igoumenítsa y Corfú) con los puertos italianos de Ancona, Bari, Brindisi y Trieste.

[...]

El servicio regular e ininterrumpido durante todo el año desde los puertos griegos hacia los puertos italianos y viceversa es un factor de importancia decisiva para facilitar y garantizar el desarrollo de las importaciones y exportaciones griegas, que por extensión afecta también al comercio comunitario en conjunto.

Por tanto, el interés del Gobierno helénico y más particularmente del Ministerio de la Marina Mercante, encargado de la elaboración de la política nacional de transportes marítimos, está dirigido a preservar el funcionamiento normal de la línea entre Grecia e Italia.

Así pues, calificamos los servicios ofrecidos en esta línea de servicios de interés público para nuestro país. En tales circunstancias, ustedes comprenderán que es una preocupación fundamental del Gobierno griego garantizar la viabilidad de esta línea y evitar por todos los medios una guerra de precios que pudiese obstaculizar el funcionamiento normal de nuestro comercio de exportación e importación y también el tráfico normal de vehículos y pasajeros. Insistimos en que nuestra principal preocupación es garantizar la circulación en dicha línea

marítima durante todo el año y evitar que se agote el flujo debido a una guerra de precios.

2. Partiendo de estas consideraciones y de las posiciones adoptadas en consecuencia, las direcciones competentes del Ministerio griego de la Marina Mercante tomaron decisiones con el fin de regular de la manera más adecuada el problema del tráfico normal de vehículos en función del período correspondiente del año. Por consiguiente, se adoptaron medidas para que determinado número de plazas estuvieran siempre reservadas en los buques de transporte de pasajeros y de vehículos a los vehículos industriales dedicados al transporte de mercancías y que el garaje de los buques no se llenase únicamente con turismos, en particular durante los meses de verano, cuando el tráfico de pasajeros es más elevado. Así, se hizo posible mantener el flujo de mercancías y garantizar un aprovisionamiento normal de los mercados.

Asimismo, se cuida el respeto muy estricto de los planes de ruta de los buques, para evitar retrasos y también para poder regular cuestiones tales como la existencia de lugares adecuados para acoger a los buques en los puertos de destino, con el fin de garantizar su seguridad y de mejorar el servicio prestado a los pasajeros y vehículos transportados.

3. Por lo que respecta a las tarifas de flete aplicadas por las compañías navieras, precisamos que la implicación del Ministerio de la Marina Mercante, como administración responsable del control de la Marina, se limita, en cuanto a los fletes de las rutas costeras, a la fijación de los precios de las operaciones de cabotaje interno. Señalamos que en las líneas internacionales, incluso en los casos en los que el trayecto incluye escalas en puertos griegos (por ejemplo Patras-Corfú-Ancona), si bien la porción de trayecto comprendida entre los puertos griegos está sometida a un baremo acordado, los precios del trayecto entre Grecia e Italia son fijados libremente por las compañías que explotan la línea. En este supuesto, es cierto que el precio total del billete con destino final en Italia se ve influido —de manera indirecta y parcial, por supuesto— por la tarifa fijada por el Estado para la parte del transporte realizada dentro de Grecia.

Por otra parte, por lo que se refiere a las tarifas de los viajes al extranjero –que, como ya hemos dicho, son libres– el Ministerio de la Marina Mercante incita a las compañías marítimas a que mantengan los precios en un nivel poco elevado y competitivo y a que eviten en cualquier caso que los aumentos anuales superen los límites de la inflación. En efecto, nuestros intereses nacionales exigen que nuestro comercio de exportación se mantenga en un nivel competitivo y que nuestras importaciones sigan siendo lo más baratas posible. A partir de ahí, las compañías tienen derecho a fijar sus tarifas siguiendo sus propios criterios comerciales y económicos.

Esta libertad está limitada por la legislación helénica si provoca competencia desleal. Más concretamente, la Ley n° 4195/1929 (cuya copia se adjunta) tiene por objeto evitar la competencia desleal entre las compañías navieras que exploten líneas entre Grecia y el extranjero y prohíbe, en particular, las tarifas irrisorias, la salida simultánea desde el mismo puerto de dos o más buques que operen en la misma línea y el incumplimiento de un servicio anunciado (a excepción de determinados supuestos de fuerza mayor — artículo 3). Cuando existe competencia desleal, el Ministerio de la Marina Mercante tiene la posibilidad de fijar tarifas mínimas y máximas (artículo 4). Dentro de este marco, incita de manera informal a las compañías a que mantengan sus tarifas en un nivel poco elevado y a que eviten que los aumentos anuales superen la inflación.

4. Las anteriores observaciones nos parecían necesarias para demostrar que la línea marítima Patras-Italia, creada por iniciativa privada sin ninguna ayuda del Estado, debe seguir funcionando sin interrupción para que los buques que operan en ella presten los servicios de interés público, como los denominamos en relación con nuestro país, ya que esta ruta marítima es la única vía de comunicación directa con los países de la Unión Europea.

5. Por último, observamos que el marco jurídico relativo a la concesión y retirada de las licencias de explotación, que, hay que señalarlo, sólo se aplica a las rutas internas de Grecia, establece que cuando la compañía no respete las obligaciones indicadas en la licencia de explotación que se le concedió (por ejemplo, cumplimiento de los servicios anunciados sin excepción, período anual de inmovilización, respeto de la frecuencia de los trayectos) el Ministerio de la Marina Mercante tiene la posibilidad de retirar esta licencia de explotación.»

- 102 Si bien estos dos escritos de las autoridades griegas destacan que el buen funcionamiento y la regularidad de las líneas marítimas que unen Grecia e Italia es una cuestión de importancia nacional, confirman que la celebración de acuerdos para fijar las tarifas aplicables en las líneas internacionales no está impuesta por la normativa aplicable en Grecia ni por la política llevada a cabo por las autoridades griegas.
- 103 Es cierto que de las precisiones realizadas por las autoridades griegas a la Comisión se desprende que una de sus preocupaciones principales era garantizar la regularidad de las comunicaciones marítimas con Italia durante todo el año y que temían los efectos nocivos que los actos de competencia desleal podían provocar, tales como una eventual guerra de precios. Asimismo, es sabido que, para evitar dichos actos, la Ley ofrece al Ministerio de la Marina Mercante las facultades de fijar tarifas mínimas y máximas. Pero no es menos cierto que ni siquiera en este supuesto sería legítima una concertación sobre los precios, ya que cada empresa sería libre para decidir sus precios, de manera autónoma, dentro del margen de los límites superior e inferior correspondientes. Además, las precisiones contenidas en los escritos examinados *supra* confirman que los precios en las líneas marítimas entre Grecia e Italia son fijados libremente por las compañías que explotan dichas líneas. Adicionalmente, de estas declaraciones se deduce de manera innegable que, para garantizar la competitividad de las exportaciones helénicas y el carácter razonable de los precios de las importaciones en este país, el Ministerio de la Marina Mercante incitó a las compañías marítimas no a aumentar los precios concertándose entre sí, sino únicamente a mantener sus precios en un nivel poco elevado y competitivo y a evitar en cualquier caso que los aumentos anuales superasen los límites de la inflación.
- 104 De lo anterior se desprende que cada una de las compañías marítimas que operaban en las citadas líneas gozaba de una autonomía notoria para determinar su política de precios y que, en consecuencia, estas compañías siempre estuvieron sometidas a las normas sobre la competencia. Dichos escritos ponen de manifiesto que para las autoridades griegas la plena aplicación de las normas sobre la competencia y, por tanto, de la prohibición de los acuerdos sobre precios derivada del artículo 85, apartado 1, del Tratado no impedía jurídicamente ni de hecho a las compañías marítimas cumplir la función que les había confiado el Gobierno griego. Por consiguiente, el hecho de que, en su escrito de 17 de marzo de 1995, la Representación Permanente de la República Helénica califique las rutas que unen

Grecia a Italia de «servicios de interés público» carece de relevancia a efectos de la aplicación del artículo 85 del Tratado. Por idénticas razones no es necesario examinar si la Comisión se opone acertadamente al argumento de que las empresas afectadas por la Decisión deben ser consideradas en Derecho comunitario «empresas encargadas de la gestión de un servicio de interés económico general» en el sentido del artículo 90, apartado 2, del Tratado CE (actualmente artículo 86 CE, apartado 2).

- 105 La información contenida en los escritos de que se trata confirma que la demandante no puede ampararse en una supuesta concurrencia acumulativa de parámetros que influyeran en las tarifas aplicables a la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia y que tuvieran el efecto de limitar la autonomía de las empresas para planificar y determinar su política de tarifas. Confirma que el Ministerio de la Marina Mercante griego sólo se inmiscuía en la política de fijación de tarifas aplicada por las compañías en las líneas internacionales para incitarlas informalmente a mantener sus tarifas en un nivel poco elevado y a evitar que los aumentos anuales de las tarifas superasen la inflación. Ante tal actitud de las autoridades griegas, en el mercado subsistía de manera evidente la posibilidad de una competencia que podía ser obstaculizada, restringida o falseada por comportamientos autónomos de las empresas.
- 106 Habida cuenta de todo lo anterior, debe desestimarse el primer motivo en su totalidad.

Sobre el segundo motivo, basado en la ilegalidad de la inspección realizada por la Comisión en las oficinas de ETA

Alegaciones de las partes

- 107 La demandante destaca que los documentos tomados en consideración por la Comisión se adquirieron de manera ilícita ya que se descubrieron durante una inspección realizada por sus funcionarios en julio de 1994 en las oficinas de una

compañía (ETA) sobre la base de un mandato emitido para inspeccionar las oficinas de una compañía distinta, a saber Minoan. La demandante afirma que, dado que ETA no es la misma persona jurídica que Minoan sino simplemente la representante general de ésta y que los funcionarios de la Comisión no tenían mandato para inspeccionar las oficinas de ETA, las investigaciones realizadas en ellas eran irregulares y los documentos y datos descubiertos en estas oficinas fueron adquiridos de manera ilícita por la Comisión. Por consiguiente, no pueden ser tomados en consideración como documentos inculpatorios.

108 La Comisión señala, en primer lugar, que la alegación de la demandante según la cual los documentos tenidos en cuenta por la Comisión en el presente asunto proceden de la inspección realizada en las oficinas de ETA es imprecisa e incorrecta. Así, sólo dos de los cuatro documentos que menciona la demandante en su demanda proceden de la inspección realizada en las oficinas de ETA, mientras que los otros dos fueron adjuntados a los escritos remitidos por Anek a la Comisión. Asimismo, el télex de 22 de octubre de 1991, mencionado en el considerando 131 de la Decisión, fue adjuntado a la respuesta presentada por Strintzis a una solicitud de información de la Comisión (pliego de cargos, considerando 23, nota 19).

109 En cualquier caso, la Comisión considera que procede desestimar la citada alegación de la demandante. Aduce que el hecho de que ETA tenga una personalidad jurídica autónoma y separada no impide que pueda imputarse su comportamiento a otra sociedad, ya que en el Derecho comunitario de la competencia debe aplicarse un enfoque económico y no puramente jurídico.

110 La Comisión sostiene que, en el caso de autos, lo importante es que las actuaciones de ETA se llevaron a cabo en nombre y por cuenta de Minoan, de quien ETA era el agente general exclusivo (considerando 136 de la Decisión) y que, en virtud de los contratos celebrados entre ellas, ETA representaba a Minoan ante todas las autoridades nacionales e internacionales y en la Unión de Armadores Griegos.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 111 Mediante este motivo, la demandante acusa esencialmente a la Comisión de haber recogido ilegalmente las pruebas en las que se basa la Decisión dado que las obtuvo durante una inspección realizada en las oficinas de una empresa que no era la destinataria de la Decisión de inspección. La demandante alega que, al actuar de este modo, la Comisión abusó de sus facultades en materia de inspección, infringió el artículo 18 del Reglamento n° 4056/86 y violó los principios generales del Derecho.
- 112 El Tribunal de Primera Instancia considera que debe examinarse la procedencia de este motivo a la luz de los principios que rigen las facultades de la Comisión en materia de inspección y del contexto fáctico del caso de autos.

A. Facultades de la Comisión en materia de inspección

- 113 Del decimosexto considerando del Reglamento n° 4056/86 se desprende que el legislador consideró que dicho Reglamento debía prever los «poderes, decisiones y sanciones necesarios para garantizar el respeto de las prohibiciones contenidas en los artículos 85, apartado 1, y 86 [del Tratado], así como las condiciones de aplicación del apartado 3 del artículo 85».
- 114 Más concretamente, las facultades concedidas a la Comisión en materia de inspección sobre el terreno se exponen en el artículo 18 del Reglamento n° 4056/86, que tiene el tenor siguiente:

«Artículo 18

Poderes de la Comisión en materia de verificación

1. En el cumplimiento de las tareas que le asigna el presente Reglamento, la Comisión podrá proceder [a] todas las verificaciones necesarias cerca de las empresas y asociaciones de empresas.

Para ello, los agentes que hayan recibido mandato de la Comisión tendrán los poderes siguientes:

- a) controlar los libros y otros documentos profesionales;
- b) sacar copia o extracto de los libros y documentos profesionales;
- c) solicitar explicaciones orales en el lugar de que se trate;
- d) acceder a todos los locales, terrenos y medios de transporte de las empresas.

2. Los agentes que hayan recibido mandato de la Comisión para efectuar dichas verificaciones ejercerán sus poderes mediante presentación de un mandato escrito que indicará el objeto y el propósito de la verificación, así como la sanción prevista en el punto c) del apartado 1 del artículo 19 en caso de que los libros u

otros documentos exigidos se hubieren presentado de manera incompleta. La Comisión comunicará a su debido tiempo, antes de la notificación, a la autoridad competente del estado miembro en cuyo territorio deba efectuarse la verificación, la misión de verificación y la identidad de los agentes que hayan recibido el mandato.

3. Las empresas y asociaciones de empresas estarán obligadas a someterse a las verificaciones que haya ordenado la Comisión mediante la decisión. La decisión indicará el objeto y el propósito de la verificación, fijará la fecha en la que comenzará e indicará las sanciones previstas en el punto c) del apartado 1 del artículo 19 y en el punto d) del apartado 1 del artículo 20, así como el recurso interpuesto ante el Tribunal de Justicia contra la decisión.

4. La Comisión adoptará las decisiones contempladas en el apartado 3 tras haber oído a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba efectuarse la verificación.

5. Los agentes de la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio deba efectuarse la verificación podrán, a instancia de dicha autoridad o de la Comisión, prestar asistencia a los agentes de la Comisión en el cumplimiento de sus tareas.

6. En caso de que una empresa se opusiere a una verificación ordenada en virtud del presente artículo, el Estado miembro interesado prestará a los agentes mandatarios de la Comisión la asistencia necesaria para permitirles llevar a cabo su misión de verificación. Para ello los Estados miembros tomarán las medidas necesarias antes del 1 de enero de 1989.»

- 115 Dado que el tenor del artículo 18 del Reglamento n° 4056/86 es idéntico al del artículo 14 del Reglamento n° 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22) y que ambos Reglamentos se adoptaron con arreglo al artículo 87 del Tratado CE (actualmente artículo 83 CE, tras su modificación) para precisar los procedimientos de aplicación de los artículos 85 del Tratado y 86 del Tratado CE (actualmente artículo 82 CE), la jurisprudencia relativa al alcance de las facultades de la Comisión en materia de inspección a efectos del artículo 14 del Reglamento n° 17 es asimismo aplicable al caso de autos.
- 116 De conformidad con el artículo 87, apartado 2, letras a) y b), del Tratado, el Reglamento n° 17 tiene por objeto garantizar la observancia de las prohibiciones mencionadas en los artículos 85, apartado 1, y 86 del Tratado y determinar las modalidades de aplicación del artículo 85, apartado 3. De esta manera, el Reglamento debe garantizar la realización del objetivo contemplado en el artículo 3, letra f), del Tratado. Para ello, atribuye a la Comisión una amplia potestad de investigación e inspección, precisando, en su octavo considerando, que esta institución ha de disponer, en todo el mercado común, del poder de exigir las informaciones y de proceder a las inspecciones «que sean necesarias» para descubrir posibles infracciones de los artículos 85 y 86 del Tratado (sentencias del Tribunal de Justicia de 26 de junio de 1980, National Panasonic/Comisión, 136/79, Rec. p. 2033, apartado 20, y de 18 de mayo de 1982, AM & S/Comisión, 155/79, Rec. p. 1575, apartado 15). El decimosexto considerando del Reglamento n° 4056/86 se pronuncia en el mismo sentido.
- 117 El juez comunitario ha destacado asimismo la importancia que reviste el respeto de los derechos fundamentales y, en particular, del derecho de defensa en todos los procedimientos de aplicación de las normas sobre la competencia del Tratado y ha precisado en sus sentencias la forma en que deben conciliarse el derecho de defensa y las facultades de la Comisión durante el procedimiento administrativo y también durante la fases previas de investigación y de obtención de información.
- 118 En efecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que el derecho de defensa debe ser respetado por la Comisión tanto en los procedimientos administrativos que pueden dar lugar a una sanción como durante el desarrollo de los procedimientos de investigación previa, ya que ha de evitarse que el mencionado derecho quede

irremediabilmente dañado en los procedimientos de investigación previa, especialmente en las inspecciones, que pueden tener un carácter determinante para la constitución de pruebas del carácter ilegal de conductas de las empresas susceptibles de generar la responsabilidad de éstas (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de septiembre de 1989, Hoechst/Comisión, asuntos acumulados 46/87 y 227/88, Rec. p. 2859, apartado 15).

- 119 Por lo que respecta más concretamente a las facultades de inspección que reconoce a la Comisión el artículo 14 del Reglamento nº 17 y a la cuestión de en qué medida el derecho de defensa limita su alcance, el Tribunal de Justicia ha reconocido que la exigencia de una protección contra las intervenciones de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona, sea física o jurídica, que sean arbitrarias o desproporcionadas constituye un principio general del Derecho comunitario (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 19, y sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de octubre de 2002, Roquette Frères, C-94/00, Rec. p. I-9011, apartado 27). En efecto, dicho Tribunal ha declarado que en todos los sistemas jurídicos de los Estados miembros las intervenciones de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona, sea física o jurídica, han de tener un fundamento legal y estar justificadas por las causas previstas en la Ley, y que, en consecuencia, dichos sistemas prevén, con diferentes modalidades, una protección frente a las intervenciones arbitrarias o desproporcionadas.
- 120 El Tribunal de Justicia ha declarado que las facultades otorgadas a la Comisión por el artículo 14 del Reglamento nº 17 tienen como fin permitir que ésta cumpla la función, que le confía el Tratado CE, de velar por el respeto de las normas sobre la competencia en el mercado común. Estas normas tratan de evitar que la competencia sea falseada en detrimento del interés general, de las empresas singulares y de los consumidores, según se desprende del párrafo cuarto del Preámbulo del Tratado, del artículo 3, letra f), y de los artículos 85 y 86. El ejercicio de estas facultades contribuye así al mantenimiento del régimen de la competencia querido por el Tratado, cuyo respeto se exige imperativamente de las empresas (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 25).

- 121 El Tribunal de Justicia ha estimado asimismo que tanto la finalidad del Reglamento nº 17 como la enumeración por su artículo 14 de las facultades de que están investidos los agentes de la Comisión ponen de manifiesto que las inspecciones pueden tener un alcance muy amplio. Más concretamente, dicho Tribunal afirmó de manera expresa que «la facultad de acceder a todos los locales, terrenos y medios de transporte [presentaba] una particular importancia, en cuanto [debía] permitir a la Comisión obtener las pruebas de las infracciones de las normas sobre la competencia en los lugares donde normalmente se hallan, es decir, en los locales empresariales» (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 26).
- 122 El Tribunal de Justicia quiso destacar asimismo la importancia de salvaguardar el efecto útil de las inspecciones, que son un instrumento necesario para que la Comisión pueda ejercer su función de guardiana del Tratado en materia de competencia, al indicar lo siguiente (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 27): «[...] esta facultad de acceso quedaría privada de utilidad si los agentes de la Comisión hubieran de limitarse a pedir la presentación de documentos o de expedientes que pudieran identificar previamente de manera precisa. Dicha facultad supone, por el contrario, la posibilidad de buscar elementos de información diversos que no sean aún conocidos, o no estén todavía plenamente identificados. Sin esta facultad sería imposible para la Comisión recoger los elementos de información necesarios para la verificación, en el supuesto de enfrentarse con una negativa de colaboración o, incluso, con una actitud de obstrucción por parte de las empresas afectadas.»
- 123 No obstante, es necesario señalar que las empresas afectadas disponen de diversas garantías, derivadas del Derecho comunitario, contra las intervenciones de los poderes públicos en su esfera de actividad privada que sean arbitrarias o desproporcionadas (sentencia Roquette Frères, antes citada, apartado 43).
- 124 El artículo 14, apartado 3, del Reglamento nº 17 impone a la Comisión la obligación de motivar la decisión por la que se ordena una inspección indicando el objeto y la finalidad de ésta, lo que, como ha precisado el Tribunal de Justicia, constituye una exigencia fundamental, no sólo para poner de manifiesto el carácter justificado de la intervención que se pretende realizar en el interior de las

empresas afectadas, sino también para que éstas estén en condiciones de comprender el alcance de su deber de colaboración, preservando al mismo tiempo su derecho de defensa (sentencias Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 29, y Roquette Frères, antes citada, apartado 47).

125 De igual modo, incumbe a la Comisión indicar en dicha decisión, con la mayor precisión posible, qué es lo que se busca y los elementos sobre los que debe versar la inspección (sentencia National Panasonic/Comisión, antes citada, apartados 26 y 27). Como ha señalado el Tribunal de Justicia, tal exigencia va encaminada a proteger el derecho de defensa de las empresas afectadas, en la medida en que los referidos derechos resultarían gravemente perjudicados si la Comisión pudiese invocar frente a las empresas pruebas que, obtenidas durante una inspección, sean ajenas al objeto y a la finalidad de ésta (sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de octubre de 1989, Dow Benelux/Comisión, 85/87, Rec. p. 3137, apartado 18, y Roquette Frères, antes citada, apartado 48).

126 Además, procede recordar que una empresa contra la cual la Comisión haya ordenado una inspección puede, conforme a lo dispuesto en el artículo 173, párrafo cuarto, del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, párrafo cuarto, tras su modificación), interponer un recurso contra tal decisión ante el órgano jurisdiccional comunitario. En el caso de que dicha decisión fuera anulada por éste, la Comisión se vería impedida, por este hecho, de utilizar, a los efectos del procedimiento de infracción de las normas comunitarias sobre la competencia, todos los documentos probatorios que hubiera reunido en el ámbito de esta inspección, so pena de exponerse al riesgo de que el órgano jurisdiccional comunitario anulase la decisión relativa a la infracción en la medida en que se basara en semejantes medios de prueba (véanse los autos del Presidente del Tribunal de Justicia de 26 de marzo de 1987, Hoechst/Comisión, 46/87 R, Rec. p. 1549, apartado 34, y de 28 de octubre de 1987, Dow Chemical Nederland/Comisión, 85/87 R, Rec. p. 4367, apartado 17; sentencia Roquette Frères, antes citada, apartado 49).

127 El examen de la procedencia del motivo basado en la supuesta ilegalidad de la inspección debe realizarse a la luz de las consideraciones anteriores.

B. Sobre la procedencia del motivo

128 El examen de la procedencia del presente motivo requiere una exposición previa de las circunstancias en las que se efectuó la inspección en el caso de autos.

1. Hechos relevantes y no discutidos por las partes

129 El 12 de octubre de 1992, a raíz de una denuncia que censuraba la similitud de las tarifas de los transbordadores en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, la Comisión remitió una solicitud de información a Minoan, a la dirección de su domicilio social (Agiou Titou 38, Heraklion, Creta), en virtud del Reglamento n° 4056/86.

130 El 20 de noviembre de 1992, la Comisión recibió un escrito en respuesta a su solicitud de información, firmado por el Sr. Sfinias, en papel con membrete de Minoan, en el que figuraba, en la parte izquierda del encabezamiento, un único logotipo comercial, a saber «Minoan Lines», y debajo de éste una única dirección: «2 Vas. Konstantinou Av. (Stadion); 116 35, ATHENS».

131 El 1 de marzo de 1993, la Comisión remitió a Minoan una segunda solicitud de información, dirigida también a su domicilio social en Heraklion.

132 El 5 de mayo de 1993, el escrito de la Comisión de 1 de marzo de 1993 fue respondido mediante un escrito firmado igualmente por el Sr. Sfinias, redactado en papel con membrete de Minoan en el que figuraba también, en la parte izquierda del encabezamiento, un único logotipo comercial, a saber «Minoan Lines», pero esta vez no se mencionaba ninguna dirección debajo de éste. A pie de página figuraban dos direcciones: «INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES:

64 B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens» y debajo «PASSENGER OFFICE: 2 Vassileos Konstantinou Ave. GR, 116 35 Athens».

- 133 El 5 de julio de 1994, varios agentes de la Comisión se presentaron en las oficinas situadas en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, y entregaron a las personas que los recibieron, que posteriormente resultaron ser empleados de ETA, por una parte, la Decisión de inspección y, por otra, los mandatos D/06658 y D/06659, de 4 de julio de 1994, firmados por el Director General de la Dirección General de Competencia, que facultaban a los agentes de la Comisión para realizar la inspección.
- 134 Basándose en dichos documentos, los agentes de la Comisión pidieron a los empleados de ETA que aceptaran que se realizase la inspección. Sin embargo, éstos llamaron su atención sobre el hecho de que se encontraban en las oficinas de ETA, ellos eran empleados de ETA y ésta era una persona jurídica independiente, que no tenía más relación con Minoan que la de ser su agente. Después de llamar por teléfono a sus superiores jerárquicos a Bruselas, los agentes de la Comisión insistieron en efectuar la inspección y recordaron a los empleados de ETA que, en caso de negativa, podrían imponerse sanciones con arreglo al artículo 19, apartado 1, y al artículo 20, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86, disposiciones que aparecían citadas en la Decisión de inspección y cuyo tenor literal figuraba en su anexo. Además, estos agentes de la Comisión pidieron a la Dirección de inspección del mercado y de la competencia del Ministerio de Comercio helénico, en su condición de autoridad nacional competente en materia de competencia, que enviase a las oficinas de ETA a uno de sus agentes.
- 135 Los agentes de la Comisión no indicaron expresamente a los empleados de ETA que tenían la posibilidad de que los asistiera un abogado pero les entregaron una nota de dos páginas que contenía explicaciones respecto a la naturaleza y al desarrollo normal de la inspección.

- 136 Los empleados de ETA, después de llamar por teléfono a su director, que no se encontraba en Atenas en aquel momento, decidieron finalmente someterse a la inspección, si bien manifestaron que harían constar su desacuerdo en el acta.
- 137 A continuación, los agentes de la Comisión iniciaron la inspección, que terminó al final del día siguiente, el 6 de julio de 1994.
- 138 Por último, es necesario señalar que ETA, en su condición de representante de Minoan, estaba plenamente autorizada para actuar y para designarse en sus actividades comerciales como «Minoan Lines Atenas», así como para utilizar la marca y el logotipo de Minoan en el marco de sus actividades de agente.
- 139 Habida cuenta de lo anterior, el Tribunal de Primera Instancia declara que del marco fáctico resulta claramente que:

— En primer lugar, para llevar a cabo y gestionar sus actividades de agente y de representante de Minoan, ETA estaba autorizada a presentarse ante el público en general y la Comisión como Minoan, de modo que su identidad como gestora de las actividades comerciales de que se trataba estaba, en la práctica, totalmente asimilada a la de Minoan.

— En segundo lugar, el hecho de que los escritos remitidos a Minoan por la Comisión fueran trasladados al Sr. Sfinias para que respondiera directamente a la Comisión indica que tanto Minoan como ETA y el Sr. Sfinias sabían desde el principio de la intervención de la Comisión que ésta estaba tramitando una denuncia. Tuvieron conocimiento asimismo de la naturaleza de la denuncia, del objeto de la solicitud de información y del hecho de que la Comisión actuaba sobre la base del Reglamento n° 4056/86, citado en los

escritos en cuestión. Se desprende de ello que, al transmitir los escritos al Sr. Sfinias para que respondiese, Minoan autorizó *de facto* no sólo a éste, sino también a ETA, para presentarse ante la Comisión como el interlocutor debidamente apoderado de Minoan en el marco de la investigación de que se trataba.

- En tercer lugar, se deduce de todo lo anterior y del hecho de que Minoan hubiese delegado el ejercicio de sus actividades comerciales a ETA que las oficinas situadas en la avenida Kifissias 64 B eran en la práctica el verdadero centro de las actividades comerciales de «Minoan» y, por ello, el lugar en el que se conservaban los libros y los documentos profesionales relativos a las actividades controvertidas.

140 En consecuencia, los locales de que se trata eran locales de Minoan como destinataria de la Decisión de inspección a efectos del artículo 18, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 4056/86.

2. Sobre el respeto en el caso de autos de los principios que rigen el ejercicio por la Comisión de sus facultades en materia de inspección

141 Se desprende de los autos que tanto los mandatos como la Decisión de inspección presentados por los funcionarios de la Comisión a los empleados de ETA cumplían el requisito de indicar el objeto y la finalidad de la inspección. En efecto, la Decisión de inspección dedica una página y media de sus considerandos a exponer los motivos por los cuales la Comisión estima que podría haber prácticas colusorias contrarias al artículo 85, apartado 1, del Tratado entre las principales empresas que operan en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, en relación con las tarifas de los transbordadores aplicables a los pasajeros, a los turismos y a los vehículos industriales. Expone los rasgos esenciales del mercado de referencia, las principales compañías que operan en dicho mercado, entre las que se encuentra Minoan, las cuotas de mercado de las empresas que prestan servicios en las tres líneas diferenciadas y describe con detalle el tipo de conducta que, según considera, podría resultar contraria al artículo 85, apartado 1, del Tratado. Indica

claramente que la empresa destinataria, a saber Minoan, es una de las principales compañías que operan en el mercado de referencia y destaca que esta empresa ya conoce la existencia de la investigación de que se trata.

- 142 Además, en la parte dispositiva de la Decisión de inspección, el artículo 1 indica de manera expresa que el objetivo de la inspección es determinar si los sistemas de formación de los precios o tarifas aplicados por las compañías que operan en el sector de los transbordadores roll-on roll-off entre Grecia e Italia son contrarios al artículo 85, apartado 1, del Tratado. El artículo 1 de la Decisión de inspección expone asimismo la obligación de la empresa destinataria de someterse a la inspección y describe las facultades otorgadas a los agentes de la Comisión con ocasión de dicha inspección. El artículo 2 se refiere a la fecha en la que debía tener lugar la inspección. El artículo 3 menciona al destinatario de la Decisión. Se precisa que la Decisión de inspección se dirige a Minoan. Figuran tres direcciones como lugares de inspección posibles: en primer lugar, Muelle Poseidón 28, en el Pireo, en segundo lugar, Muelle Poseidón 24, en el Pireo, y, en tercer lugar, avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, lugar en el que se presentaron finalmente los agentes de la Comisión. Por último, el artículo 4 indica la posibilidad de interponer recurso contra la Decisión de inspección ante el Tribunal de Primera Instancia y destaca que este recurso no tiene efecto suspensivo salvo que dicho Tribunal decida lo contrario.
- 143 Por lo que respecta a los mandatos concedidos a los agentes de la Comisión para que llevasen a cabo la inspección, indican de manera explícita que éstos están facultados para efectuarla en el sentido y con la finalidad expuestos en la Decisión de inspección, adoptada simultáneamente y adjunta a los mandatos como anexo.
- 144 En tales circunstancias, del contenido de estos documentos resultaba claramente, por una parte, que la Comisión quería obtener indicios y pruebas de la participación de Minoan en las presuntas prácticas colusorias y, por otra, que pensaba poder encontrarlos, entre otros lugares, en los locales situados en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, locales que, según consideraba, pertenecían a Minoan. A este respecto, es necesario recordar que esta dirección aparecía impresa en el papel con membrete utilizado por Minoan para responder el 5 de mayo de 1993 al escrito de solicitud de información de la Comisión de 1 de marzo de 1993, en cuyo pie de página figuraba la siguiente mención: «INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64 B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens».

- 145 El Tribunal de Primera Instancia estima que la Decisión y los mandatos de inspección contenían todos los elementos pertinentes para permitir a los empleados de ETA juzgar si, habida cuenta de la motivación de dicha Decisión y a la luz de su conocimiento sobre la naturaleza y el alcance de las relaciones existentes entre ETA y Minoan, estaban o no obligados a permitir la inspección prevista por la Comisión en sus locales.
- 146 Por tanto, procede concluir que, por lo que se refiere a la Decisión y a los mandatos de inspección, las exigencias derivadas de la jurisprudencia se respetaron plenamente en relación con la titular de los locales inspeccionados, a saber ETA, ya que, por una parte, en su condición de empresa gestora de los negocios de Minoan en el mercado de los transbordadores roll-on roll-off que operan en las líneas marítimas entre Grecia e Italia, estaba en disposición de entender el alcance de su deber de colaboración con los agentes de la Comisión y, por otra, su derecho de defensa se respetó plenamente habida cuenta del grado de motivación de los citados documentos y de la mención expresa de la posibilidad de interponer recurso contra la Decisión de inspección ante el Tribunal de Primera Instancia. El hecho de que ni ETA ni Minoan lo hiciesen posteriormente corresponde únicamente a su deseo y no puede desvirtuar esta conclusión, sino que más bien la confirma.
- 147 A este respecto, es necesario recordar que, si bien, desde el punto de vista jurídico, ETA era una entidad distinta de Minoan, en su papel de representante de ésta y de gestora exclusiva de las actividades objeto de la investigación de la Comisión, su personalidad estaba asimilada por completo a la de su comitente, por lo que estaba sometida a la misma obligación de colaboración que éste.
- 148 Además, en el supuesto de que Minoan estuviera facultada para invocar el derecho de defensa de ETA como entidad separada, es necesario señalar que este derecho no ha sido cuestionado en ningún momento. En efecto, ni las actividades independientes, suponiendo que existiesen, ni los libros propios y documentos profesionales de ETA eran objeto de la inspección de que se trata.

- 149 Tampoco cabe reprochar a la Comisión, en las circunstancias del caso de autos, que pensase que Minoan tenía locales propios en la dirección en la que se presentaron los agentes de la Comisión en Atenas ni tampoco que, en consecuencia, incluyese dicha dirección en su Decisión de inspección como la dirección de uno de los centros de actividades de Minoan.
- 150 A continuación, es necesario examinar la cuestión de si, al insistir en llevar a cabo la inspección, la Comisión respetó el marco de la legalidad.
- 151 De la jurisprudencia anteriormente recordada se desprende que en sus actividades de inspección la Comisión debe respetar el principio de legalidad de la actuación de las instituciones comunitarias y el principio de protección contra las intervenciones arbitrarias de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona física o jurídica (véase la sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 19). Sería excesivo y contrario a lo dispuesto en el Reglamento n° 4056/86 y a los principios fundamentales del Derecho reconocer a la Comisión con carácter general un derecho de acceso, sobre la base de una decisión de inspección dirigida a una entidad jurídica determinada, a los locales de una entidad jurídica tercera con el mero pretexto de que dicha entidad está estrechamente vinculada a la destinataria de la decisión de inspección o de que la Comisión piensa que puede encontrar en esos locales documentos de ésta, y el derecho a realizar inspecciones en ellos sobre la base de la citada decisión.
- 152 Pues bien, en el caso de autos la demandante no puede reprochar a la Comisión que intentase ampliar sus facultades de inspección visitando los locales de una sociedad distinta de la destinataria de la Decisión. Por el contrario, resulta de los autos que la Comisión actuó con diligencia y respetando con creces su deber de asegurarse en la medida de lo posible, antes de la inspección, de que los locales que planeaba inspeccionar eran efectivamente locales de la entidad jurídica en relación con la cual deseaba investigar. A este respecto, es necesario recordar que previamente existió un intercambio de información entre la Comisión y Minoan, en el cual ésta respondió a dos escritos de la Comisión mediante dos cartas firmadas por el Sr. Sfinias, que finalmente resultó ser el administrador de ETA, a pesar de lo cual no hizo la menor alusión a la existencia de ETA ni al hecho de que Minoan operaba en el mercado a través de un agente exclusivo.

- 153 Además, ha de señalarse que, como manifestó la Comisión en su escrito de contestación a la demanda, sin que la demandante lo haya negado, en la lista de miembros de la Unión de propietarios griegos de transbordadores figura el nombre del Sr. Sfinias, quien firmó los dos escritos en nombre de Minoan, que en el baremo de precios publicado por Minoan se menciona una agencia general situada en la dirección de Kifissias 64 B, Atenas, y, por último, que en la guía telefónica de Atenas figura la sociedad Minoan Lines en la dirección en la cual se presentó la Comisión para realizar la inspección.
- 154 Aún es necesario determinar si, una vez que los agentes de la Comisión supieron que ETA era una sociedad distinta, respecto a la cual no disponían de decisión de inspección, hubieran debido retirarse y volver, en su caso, con una decisión dirigida a ETA y en la que se motivasen debidamente las razones que justificaban tal inspección en el asunto de que se trataba.
- 155 Debe afirmarse que, habida cuenta de las circunstancias particulares antes expuestas, la Comisión pudo considerar razonablemente que las «precisiones» de los empleados de ETA no bastaban para aclarar de inmediato la cuestión de la distinción entre las personas jurídicas ni justificaba que se suspendiera la inspección, sobre todo ya que, como destaca la Comisión, decidir si se trataba o no de la misma empresa habría exigido realizar una apreciación sobre el fondo de la cuestión y en especial una interpretación del alcance del ámbito de aplicación del artículo 18 del Reglamento n° 4056/86.
- 156 Es necesario señalar que, en las circunstancias del caso de autos, la Comisión actuó acertadamente al estimar, incluso después de saber que los locales situados en el lugar visitado pertenecían a ETA y no a Minoan, que aun así dichos locales debían considerarse locales utilizados por Minoan para llevar a cabo sus actividades comerciales y, por tanto, que podían asimilarse a los locales comerciales de la empresa destinataria de la Decisión de inspección. A este respecto, hay que recordar que el Tribunal de Justicia ha declarado que la facultad de acceder a todos los locales, terrenos y medios de transporte de las empresas presenta una particular importancia, en cuanto debe permitir a la Comisión obtener las pruebas de las infracciones de las normas sobre la competencia en los

lugares donde normalmente se hallan, es decir, en los «locales empresariales» (sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 26). Por tanto, en el ejercicio de sus facultades de inspección, la Comisión podía aplicar la lógica según la cual las probabilidades de encontrar pruebas de la infracción presunta son mayores si investiga en los locales desde los cuales la sociedad objeto de la investigación desarrolla habitualmente y *de facto* su actividad empresarial.

157 Por último y en cualquier caso, procede añadir que no se produjo una oposición definitiva contra la realización de la inspección por la Comisión.

158 Se desprende de lo anterior que en este caso, al insistir para llevar a cabo la inspección en un supuesto como el presente, la Comisión no se extralimitó en el ejercicio de las facultades de investigación que le reconoce el artículo 18, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86.

3. Sobre el respeto del derecho de defensa y sobre la falta de injerencia excesiva de los poderes públicos en la esfera de actividad de ETA

159 Como ya se ha recordado anteriormente, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia muestra que, si bien es necesario preservar la eficacia de las inspecciones de la Comisión, ésta, por su parte, debe respetar el derecho de defensa de las empresas afectadas por la inspección y abstenerse de realizar cualquier intervención arbitraria o desproporcionada en su esfera de actividad privada (sentencias Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 19, y Dow Benelux/Comisión, antes citada, apartado 30; sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de octubre de 1989, Dow Chemical Ibérica y otros/Comisión, asuntos acumulados 97/87 a 99/87, Rec. p. 3165, apartado 16, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/Comisión, denominada «PVC II», asuntos acumulados T-305/94 a T-307/94, T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 y T-335/94, Rec. p. II-931, apartado 417).

- 160 Por lo que se refiere al respeto del derecho de defensa, es necesario señalar que ni la demandante ni la entidad jurídica titular de los locales inspeccionados, a saber ETA, estimaron oportuno interponer recurso contra la Decisión de inspección, sobre la base de la cual se realizó la inspección, cuando hubieran podido hacerlo, como prevé expresamente el artículo 18, apartado 3, del Reglamento n° 4056/86.
- 161 Además, en relación con la demandante basta observar que se ampara en su derecho a solicitar el control de la legalidad intrínseca de la inspección en el marco del presente recurso de anulación contra la decisión final adoptada por la Comisión con arreglo al artículo 85, apartado 1, del Tratado.
- 162 Asimismo, ha quedado acreditado que, como los empleados de ETA no se opusieron finalmente a que la Comisión efectuase la inspección, ésta no se vio obligada a solicitar un mandamiento judicial y/o la ayuda de las fuerzas del orden para realizar la inspección. Se desprende de ello que una inspección como la del caso de autos debe considerarse una inspección efectuada con la colaboración de la empresa afectada. El hecho de que la Comisión se pusiese en contacto con la autoridad griega de la competencia y uno de sus agentes se presentase en el lugar de la inspección no puede contradecir la conclusión anterior, ya que esta medida está prevista en el artículo 18, apartado 5, del Reglamento n° 4056/86 para los casos en los que la empresa no se oponga a la inspección. En tales circunstancias, no puede hablarse de injerencia excesiva de la autoridad pública en la esfera de actividad de ETA cuando no se ha invocado ningún elemento para sostener que la Comisión fue más allá de la colaboración ofrecida por los empleados de ETA (véase, en este sentido, la sentencia PVC II, antes citada, apartado 422).

C. Conclusión

- 163 Se desprende de todo lo anterior que en el caso de autos la Comisión respetó plenamente la legalidad, tanto por lo que se refiere a los actos de inspección que

adoptó como en la manera en que se desarrolló posteriormente la inspección y que lo hizo preservando el derecho de defensa de las empresas afectadas y respetando por completo el principio general del Derecho comunitario que garantiza la protección contra las intervenciones de los poderes públicos en la esfera de actividad privada de cualquier persona, sea física o jurídica, que sean arbitrarias o desproporcionadas.

164 Por tanto, procede desestimar este motivo por infundado.

Sobre el tercer motivo, formulado con carácter subsidiario y basado en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado a los hechos del caso de autos, debido a que se trata de un acuerdo de menor importancia

Alegaciones de las partes

165 La demandante sostiene que el presunto acuerdo queda fuera del ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Afirma que, puesto que ella forma parte de la categoría de las pequeñas y medianas empresas (PYME) y la Comisión admite que su participación en dicho acuerdo no afectó a las condiciones de la competencia en el mercado, se trata de un acuerdo de menor importancia. Añade que, a este respecto, la Decisión es contradictoria en sus considerandos 148 y 151.

166 La Comisión considera que esta alegación carece de fundamento. Dado que el acuerdo impide sensiblemente la competencia en un segmento significativo del mercado de que se trata, como indica la Decisión en el considerando 151, no puede asimilarse a los acuerdos de menor importancia. Esta afirmación no contradice al considerando 148 de la Decisión, según el cual «la infracción produjo una limitada repercusión en el mercado», ya que esta frase se refiere a las circunstancias atenuantes que procede tener en cuenta para fijar el importe de la multa.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 167 De los considerandos 148 y 149 de la Decisión se desprende que, al evaluar la gravedad de la infracción y las circunstancias atenuantes que debía tener en cuenta para fijar el importe de la multa, la Comisión consideró que la infracción «produjo una limitada repercusión en el mercado» y que «los efectos de la infracción se limitaron a una parte del mercado común, a saber, a tres de las rutas del mar Adriático».
- 168 Sin embargo, al contrario de lo que afirma la demandante, esta declaración, que supuso a las empresas sancionadas la calificación de su infracción de «grave» solamente en lugar de «muy grave», no es contradictoria con el hecho, señalado en el considerando 151 de la Decisión, de no calificar los hechos de acuerdos de menor importancia, aun suponiendo que la demandante pudiese ser considerada como PYME.
- 169 La Comunicación de la Comisión relativa a los acuerdos de menor importancia no contemplados en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado (DO 1997, C 372, p. 13) indica que los acuerdos entre PYME escapan, por regla general, a la prohibición establecida en el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Por tanto, sólo pueden escapar a dicha prohibición los acuerdos celebrados exclusivamente por PYME. Pues bien, como precisa acertadamente la Comisión en la nota a pie de página nº 10 de la Decisión (considerando 151), en el caso de autos, Marlines y la demandante son las únicas que pueden ser calificadas de PYME. Por último, la demandante no puede negar que las prácticas colusorias sancionadas en el presente asunto obstaculizaron de manera significativa la competencia en una parte sustancial del mercado de referencia. Pues bien, el punto 20 de la citada Comunicación establece que «la Comisión se reserva [...] la posibilidad de intervenir con respecto a [...] acuerdos [celebrados entre PYME], cuando obstaculicen de manera significativa la competencia en una parte sustancial del mercado de que se trate».

- 170 Resulta de lo anterior que no existe contradicción alguna entre los considerandos 148 y 149 de la Decisión, por una parte, y el considerando 151, por otra. Por tanto, debe desestimarse el presente motivo.

Sobre el cuarto motivo, basado en la falta de motivación

Alegaciones de las partes

- 171 La demandante alega que la acusación de haber participado en el acuerdo o acuerdos de que se trata desde el 4 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994 sin interrupción, que formula la Comisión, no está suficientemente motivada ni justificada con pruebas suficientes.
- 172 La Comisión considera que estas alegaciones carecen de fundamento. Recuerda que, según jurisprudencia reiterada, una decisión está suficientemente motivada cuando presenta de manera clara y lógica las apreciaciones materiales y jurídicas de la Comisión de modo que tanto el destinatario de la decisión como el Tribunal de Primera Instancia puedan conocer los distintos elementos del razonamiento de la Comisión, sin que ésta deba necesariamente recordar todos los elementos de hecho y de Derecho que suscitó cada interesado en el curso del procedimiento administrativo. Por otra parte, recuerda que la instrucción se rige por el principio de libre apreciación de las pruebas y que el Tribunal de Primera Instancia se basa exclusivamente en la apreciación global de la fuerza probatoria de un documento y sobre las normas elementales de la lógica respecto a la prueba.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 173 Mediante este motivo, la demandante formula conjuntamente y de manera algo confusa dos alegaciones que deben distinguirse: por una parte, parece imputar a la Comisión que motivase insuficientemente la Decisión; por otra, sostiene que la acusación de la Comisión no tiene ningún fundamento y se basa en pruebas insuficientes. Como esta última cuestión ya se ha examinado en el marco del primer motivo, procede examinar únicamente la alegación basada en la insuficiencia de motivación de la Decisión.
- 174 Es necesario recordar que, aunque la Comisión está obligada, con arreglo al artículo 190 del Tratado CE (actualmente artículo 253 CE), a mencionar los elementos de hecho y de Derecho de los que depende la justificación legal de la Decisión y las consideraciones que la llevaron a adoptarla, no se le exige que discuta todas las cuestiones de hecho y de Derecho que se hubieran planteado durante el procedimiento administrativo (sentencia PVC II, antes citada, apartado 388).
- 175 En el presente asunto, la Decisión expone en los considerandos 16, 19, 22, 28, 37 y 38 todas las pruebas que tuvo en cuenta la Comisión. Asimismo, expone con detalle todas las apreciaciones de hecho y de Derecho basadas en dichas pruebas en los considerandos 111, 112, 117 y 128 a 131. El Tribunal de Primera Instancia estima que estos considerandos de la Decisión presentan de manera clara tanto los hechos que la Comisión estimó oportuno considerar constitutivos de infracción como su apreciación jurídica. El nivel de detalle y el alcance de las explicaciones proporcionadas en la Decisión son ampliamente suficientes para permitir a la demandante tener conocimiento del razonamiento de la Comisión y al Tribunal de Primera Instancia ejercer sin dificultad su control jurisdiccional.
- 176 Resulta de lo anterior que debe desestimarse el cuarto motivo.

II . Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa

- 177 Con carácter subsidiario, la demandante alega en sus pretensiones destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa que, al determinar el importe de la multa que se le impuso, la Comisión violó el principio de proporcionalidad, cometiendo errores en la evaluación de la duración de la infracción, de la gravedad de ésta y de la parte de responsabilidad de la demandante en la infracción.

A . Sobre la primera parte del motivo, basada en el error en la determinación de la duración de la infracción

Alegaciones de las partes

- 178 La demandante sostiene que la determinación del período durante el cual supuestamente participó en la infracción fue efectuada de manera arbitraria por la Comisión. En particular, considera que la afirmación de que participó sin interrupción en el acuerdo desde el 4 de diciembre de 1989 hasta julio de 1994 no está justificada con pruebas suficientes. A su juicio, la Comisión no puede en ningún caso imputarle la participación en dicho acuerdo durante el período 1992-1994, ya que no existen pruebas en este sentido. Por tanto, la demandante alega que no debiera habersele impuesto una multa en relación con el período 1992-1994.
- 179 La Comisión recuerda la jurisprudencia relativa al principio de libre apreciación de las pruebas y a la motivación de las decisiones. Afirma que expuso las pruebas relativas a la demandante en los considerandos 128 a 131 de la Decisión. Así, resulta en particular de los documentos con fecha de 25 de febrero de 1992, de

24 de noviembre de 1993 y de 7 de enero de 1993 que el acuerdo continuó existiendo entre las empresas incriminadas, incluida la demandante, durante los años 1992, 1993 y 1994, mientras que no existe prueba alguna de que la demandante se retirase del acuerdo en 1991.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

180 Como se ha declarado al examinar el primer motivo, del artículo 1, apartado 2, de la Decisión resulta que lo que la Comisión imputaba a la demandante en el presente asunto es que participase en prácticas colusorias sobre el precio aplicable a los vehículos industriales en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi durante el período comprendido entre el 8 de diciembre de 1989 y el mes de julio de 1994.

181 Se desprende de la jurisprudencia que corresponde a la Comisión probar no sólo la existencia de la práctica colusoria, sino también su duración (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de julio de 1994, *Dunlop Slazenger/Comisión*, T-43/92, Rec. p. II-441, apartado 79, y sentencia *Cimenteries CBR y otros/Comisión*, antes citada, apartado 2802).

182 Por lo que se refiere a la prueba de la continuación de la infracción, el órgano jurisdiccional comunitario ha precisado que el régimen de competencia establecido por los artículos 85 y siguientes del Tratado centra su interés en los resultados económicos de los acuerdos, o de cualquier forma semejante de concertación o de coordinación, más que en su forma jurídica. Por consiguiente, ante un caso de prácticas colusorias que hayan dejado de estar en vigor, basta, para que sea aplicable el artículo 85 del Tratado, con que continúen produciendo efecto más allá de su terminación formal (véanse, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 1985, *Binon*, 243/83, Rec. p. 2015, apartado 17, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, *SCA Holding/Comisión*, T-327/94, Rec. p. II-1373, apartado 95).

183 Como se ha declarado al examinar el primer motivo, los télex de 8 de diciembre de 1989 y de 30 de octubre de 1990 demuestran la existencia de un acuerdo como el descrito en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión y la participación de la demandante en dicho acuerdo durante los años 1990 y 1991.

184 La demandante impugna la prueba de su participación en las prácticas colusorias desde 1992 hasta la fecha considerada por la Comisión como final de la infracción, a saber julio de 1994. Es necesario examinar las pruebas tenidas en cuenta por la Comisión.

185 Como se ha declarado al examinar el primer motivo, el télex de 30 de octubre de 1990 demuestra la participación de la demandante en un acuerdo celebrado entre compañías que operaban en las rutas Patras-Bari y Patras-Brindisi sobre los precios del transporte de vehículos industriales aplicables a partir del 5 de noviembre de 1990.

186 El télex de 22 de octubre de 1991, enviado por Minoan a Anek, demuestra claramente que las prácticas colusorias y las negociaciones relativas a las líneas Patras-Ancona, Patras-Bari y Patras-Brindisi continuaban. Basta con recordar algunos extractos de este documento:

«[...] Quieren aplicar en la ruta Patras-Trieste la tarifa que todos concertamos para la ruta Patras-Ancona [...] Nos hace temer por el futuro del equilibrio entre las tarifas que con considerable esfuerzo conseguimos fijar para todos los puertos italianos. Permítannos recordarles que con nuestro esfuerzo común –al que ustedes también contribuyeron– reorganizamos las tarifas como mejor pudimos y fijamos una serie de diferenciales basados en la distancia en millas náuticas hasta los puertos de Brindisi, Bari y Ancona [...] Les rogamos defiendan –como es su obligación– el acuerdo alcanzado por las 11 compañías [...] A nuestro parecer, la tarifa para el itinerario [...] debería ser [...] Si insisten en aplicar el mismo precio para los viajes a Grecia desde Trieste y Ancona, daremos por nula nuestra política de precios común en la ruta de Ancona y cada compañía determinará su propia estrategia de precios.»

187 El télex de 7 de enero de 1993, enviado por Minoan a Strintzis, a Anek y a Karageorgis, demuestra que las negociaciones entre las sociedades que se habían concertado en 1990, entre las cuales figura la demandante, continuaban en 1992. Este documento pone de manifiesto con gran claridad el objeto del acuerdo denominado «Tarifas de los vehículos industriales en la ruta Grecia-Italia-Grecia» (véase el párrafo segundo de dicho documento). Este télex demuestra asimismo que existía un acuerdo anterior con el mismo objeto, ya que señala: «[...] Han pasado dos años desde el último ajuste de la tarifa para vehículos. Esta circunstancia impone una nueva adaptación de las tarifas en dracmas o una reducción de las tarifas en liras [...] Nuestra decisión de llegar a un acuerdo con ustedes acerca del reajuste de tarifas sin consultar previamente a las compañías que operan en las otras rutas italianas viene motivada por un afán de evitar las interminables discusiones que suscitaría tal consulta. Creemos que este acuerdo común será bien acogido por esas compañías [...]»

188 El Tribunal de Primera Instancia estima que la expresión «creemos que este acuerdo común será bien acogido por esas compañías» demuestra que otros contactos habían tenido lugar e iban a tener lugar con las empresas que formaban parte del acuerdo de octubre de 1990 (entre otras, la demandante). Del mismo modo, debe interpretarse que las frases «han pasado dos años desde el último ajuste de la tarifa para vehículos» y «esta circunstancia impone una nueva adaptación de las tarifas en dracmas o una reducción de las tarifas en liras» se refieren al acuerdo anterior sobre los precios del transporte de vehículos industriales. Pues bien, de un análisis de los distintos documentos relativos a los años anteriores se desprende que la última adaptación de estas tarifas se había realizado precisamente en el mes de octubre de 1990 (véase el fax de 30 de octubre de 1990 remitido por Strintzis a Adriatica, a Anek, a Hellenic Mediterranean Lines, a Karageorgis, a MedLines, a Minoan, a Strintzis y a Ventouris). La participación de la demandante en esta adaptación ha sido demostrada por la Comisión, como se ha declarado en el examen del primer motivo.

189 También confirma la idea de la continuación de las prácticas colusorias el télex de 24 de noviembre de 1993, en el cual el autor afirma lo siguiente: «Estamos muy satisfechos porque comenzamos con el problema del colapso del acuerdo precedente por la oposición de las compañías Kosma-Giannatou y Ventouris Ferries A. Poco a poco fuimos progresando, superando los porcentajes del 5 % al 10 % (posiciones de Strintzis, Ventouris G. y Adriatica) hasta que finalmente alcanzamos el porcentaje arriba mencionado.» Esta afirmación demuestra que durante aquel año se produjeron negociaciones en las que surgieron diferencias entre empresas entre las cuales algunas también formaban parte del antiguo acuerdo (Ventouris, Adriatica, etc.). La expresión «poco a poco» prueba que hubo una serie de negociaciones durante el año entre las sociedades, incluida la demandante, lo que demuestra la continuación de la participación de ésta durante el período comprendido entre enero y noviembre de 1993.

190 Se desprende de lo anterior que de una lectura del fax de 30 de octubre de 1990, y de los télex de 22 de octubre de 1991, de 7 de enero de 1993 y de 24 de noviembre de 1993 en conjunto resulta que el acuerdo se mantuvo durante los años 1992 y 1993.

191 Por lo que respecta a la prolongación de las prácticas colusorias hasta julio de 1994, fecha en la que terminó la infracción según la Decisión, es necesario señalar que el télex de 24 de noviembre de 1993 se refería a los precios del transporte de vehículos industriales en las tres rutas entre Grecia e Italia aplicables a partir del 16 de diciembre de 1993, es decir, en realidad, durante el año 1994. Debe hacerse referencia asimismo a un télex enviado por ETA a la sede de Minoan el 26 de mayo de 1994, cuyo autor se expresa en los términos siguientes: «Hemos iniciado diligencias encaminadas a la aplicación de una nueva tarifa en las rutas italianas que haga una distinción en el precio según se pague al contado o con cheques pagaderos a dos meses vista. El problema radica en que tenemos que recabar el consentimiento de dieciséis compañías. No obstante, somos optimistas.» Este documento demuestra que, en mayo de 1994, Minoan seguía intentando alcanzar un acuerdo con las demás empresas para modificar las tarifas aplicables.

192 Por último, el Tribunal de Primera Instancia considera inoperante la mención por la demandante, en la página 13 de su demanda, de una contradicción entre la duración de la infracción tomada en consideración en la Decisión, que incluye el año 1993 entero, y la tomada en consideración en el punto 62 del pliego de cargos, en el que se la acusaba de haber participado en un acuerdo contrario al artículo 85, apartado 1, del Tratado que abarcaba únicamente una parte del año 1993. A este respecto, basta con señalar que la demandante no extrae ninguna consecuencia particular de la contradicción alegada. Además y en cualquier caso, aun suponiendo que pretendiese invocar una violación de su derecho de defensa, tal pretensión no podría prosperar ya que, como indica la propia demandante en la página 13 de su demanda, pudo invocar ante la Comisión durante la audiencia su postura respecto a la duración de la infracción en 1993 que le imputaba el pliego de cargos.

193 Habida cuenta de todo lo anterior y a falta de alguna prueba o indicio que pueda interpretarse como la voluntad declarada de la demandante de distanciarse del objeto del acuerdo celebrado en noviembre de 1993, la Comisión actuó acertadamente al considerar que disponía de pruebas de su continuación hasta julio de 1994, fecha en la que la Comisión estima que se puso fin a las prácticas colusorias, coincidiendo con la realización de las primeras inspecciones. Se desprende de ello que debe desestimarse esta parte del motivo.

B. Sobre la segunda parte del motivo, relativa a la evaluación de la gravedad de la infracción y a la determinación de la parte de responsabilidad de la demandante en la infracción

Alegaciones de las partes

194 En primer lugar, la demandante sostiene que la Comisión calificó erróneamente las prácticas colusorias de infracción grave, ya que ignoró las limitadas repercusiones de éstas en el mercado del transporte marítimo entre Grecia e

Italia, la falta de respeto de los precios publicados en la práctica y el hecho de que, debido al marco legal y reglamentario vigente en Grecia, el carácter ilícito del acuerdo no era evidente.

195 A continuación, la demandante afirma que su parte de responsabilidad en la comisión de la infracción presunta es menor y afirma que el papel que desempeñó en ésta fue meramente pasivo. Así, alega que su comportamiento no era el resultado de su libre voluntad, sino el producto de la confusión que reinaba en Grecia entre las compañías marítimas debido al marco legal y reglamentario vigente y a las prescripciones y recomendaciones formuladas por el Ministerio de la Marina Mercante. Además, sostiene que no participó activamente en la infracción presunta, ya que, en su condición de PYME, se veía obligada para poder sobrevivir a seguir una política comercial defensiva frente a las demás compañías, que eran grandes operadores en el mercado del transporte marítimo entre Grecia e Italia. Alega asimismo que siempre actuó respetando el marco legal y reglamentario vigente, de acuerdo con los imperativos de la competencia en el mercado de referencia.

196 Por último, la demandante afirma que la apreciación de su responsabilidad en la comisión de la infracción sancionada es asimismo errónea en la medida en que la Comisión ignoró que la demandante sólo había sido reconocida culpable de haber participado en prácticas colusorias en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Además, la multa impuesta a la demandante es desproporcionada puesto que esta infracción se refiere únicamente a los precios aplicables al transporte de vehículos industriales, a diferencia de las prácticas colusorias en la línea Patras-Ancona, que se referían también a los precios aplicables al transporte de pasajeros y de sus vehículos.

197 En tales circunstancias, la demandante considera que, en el supuesto de que el Tribunal de Primera Instancia decidiese que infringió el artículo 85 del Tratado, las anteriores consideraciones justificarían la reducción de la multa que se le impuso hasta el nivel más bajo posible.

198 La Comisión recuerda que, aunque las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n° 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA (DO 1998, C 9, p. 3; en lo sucesivo, «Directrices») incluyen en principio los cárteles que tengan por objeto la fijación de precios entre las infracciones muy graves, en el presente asunto tomó en consideración las circunstancias atenuantes alegadas por la demandante (en particular en los considerandos 148, 149 y 162 de la Decisión), que la llevaron a concluir de manera justificada que se trataba de una infracción grave y no muy grave. La Comisión considera asimismo que tuvo en cuenta adecuadamente tanto la confusión derivada del marco legislativo como el papel pasivo de la demandante, según se desprende de los considerandos 163 y 164 de la Decisión.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

199 Resulta de la jurisprudencia que la apreciación de la gravedad de la infracción, para fijar la cuantía de la multa, debe realizarse teniendo en cuenta, en particular, la naturaleza de las restricciones impuestas a la competencia, el número y la importancia de las empresas implicadas, la cuota respectiva del mercado que controlan en la Comunidad así como la situación del mercado en la época en que se cometió la infracción (sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1970, *Chemiefarma/Comisión*, 41/69, Rec. p. 661, apartado 176).

200 Además, cuando una infracción ha sido cometida por varias empresas, la Comisión debe tener en cuenta el papel desempeñado por cada una de las empresas en la infracción (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de junio de 1983, *Musique diffusion française/Comisión*, asuntos acumulados 100/80 a 103/80, Rec. p. 1825, apartados 120 y 129) y, por tanto, examinar la gravedad relativa de la participación de cada una de ellas (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 17 de diciembre de 1991, *Hercules Chemicals/Comisión*, T-7/89, Rec. p. II-1711, apartado 110; sentencias *Montecatini/Comisión*, antes citada, apartado 207; *Comisión/Anic Partecipazioni*, antes citada, apartado 150, y *Cimenteries CBR y otros/Comisión*, antes citada, apartados 4949 y 4994). En

particular, el hecho de que una empresa no haya participado en todos los elementos constitutivos de una práctica colusoria o que haya desempeñado un papel menor en los aspectos en los que haya participado debe tomarse en consideración cuando se valore la gravedad de la infracción y, en su caso, cuando se determine la multa (sentencia Comisión/Anic Partecipazioni, antes citada, apartado 90).

- 201 El examen de las alegaciones presentadas por la demandante en el marco de esta parte del motivo requiere en primer lugar recordar el tenor del artículo 1 de la Decisión y a continuación analizar la manera en que la Comisión ha aplicado las Directrices en el caso de autos.
- 202 Como se ha declarado al examinar el primer motivo, dado que la parte dispositiva de la Decisión no es ambigua, procede considerar que lo que la Comisión acreditó y sancionó no es una infracción única relativa a todas las líneas, sino dos infracciones distintas, una referente a la línea del Norte (artículo 1, apartado 1) y otra referente a las líneas del Sur (artículo 1, apartado 2).
- 203 El Tribunal de Primera Instancia estima que, para examinar la segunda parte del quinto motivo, procede examinar en primer lugar las alegaciones relativas a la calificación de la gravedad de la infracción, a continuación las que se refieren al hecho de que no se tuvieron en cuenta las circunstancias atenuantes y, por último, la alegación basada en la imposición de una multa desproporcionada respecto al peso específico de la demandante en la infracción sancionada.

1. Sobre la determinación de la gravedad de la infracción

- 204 De los considerandos 147 a 150 de la Decisión resulta que, si bien la Comisión considera en principio que un acuerdo como el del caso de autos, celebrado por algunas de las empresas de transbordadores roll-on roll-off más importantes del mercado de referencia para concertarse sobre los precios de los servicios de

transporte de pasajeros y de vehículos, constituye, por su propia naturaleza, una infracción muy grave del Derecho comunitario (considerando 147 de la Decisión), en el caso de autos sólo consideró la infracción de que se trata como una infracción grave (considerando 150 de la Decisión).

205 El Tribunal de Primera Instancia señala que un acuerdo que tiene por objeto fijar los precios restringe por su propia naturaleza la competencia (sentencia Chemiefarma/Comisión, antes citada, apartado 133). Además, las restricciones horizontales tales como los cárteles de precios, como las del caso de autos, son calificadas en principio, con arreglo a las Directrices, de infracciones muy graves.

206 En el presente asunto, resulta de la Decisión que la Comisión llegó a la conclusión de que se trataba de una infracción grave de las normas comunitarias sobre la competencia (considerando 150) después de reconocer (considerando 148) que la infracción produjo una limitada repercusión en el mercado, admitiendo así la alegación de las empresas afectadas según la cual no aplicaron íntegramente todos los acuerdos específicos sobre precios y que, a lo largo de todo el período que duró la infracción, compitieron entre sí en materia de precios aplicando descuentos diferenciados. La Comisión reconoció asimismo de manera expresa que el Gobierno griego incitó durante dicho período a las empresas a mantener sus incrementos de precios dentro de los límites de la inflación, de modo que los precios se mantuvieron en uno de los niveles más bajos del mercado común en materia de transporte marítimo entre dos Estados miembros. Además, la Comisión admitió (considerando 149) que los efectos de la infracción se limitaron a una parte del mercado común, a saber, a tres de las rutas del mar Adriático y destacó que, aun teniendo en cuenta todas las rutas marítimas entre Italia y Grecia, el mercado sigue siendo pequeño en comparación con otros mercados de la Unión Europea. Por último, tomó en consideración (considerando 149) el número de pasajeros, vehículos y remolques transportados en 1996 en el mercado de referencia en comparación con las demás rutas marítimas de la Unión Europea.

207 Se desprende de lo anterior que, en la estimación de la gravedad de la infracción y, por tanto, del importe de base de la multa impuesta a la demandante, la Comisión tuvo en cuenta las circunstancias atenuantes invocadas por la demandante, a saber las repercusiones limitadas de los acuerdos en el mercado de referencia, el

hecho de que los precios fijados por los acuerdos no se respetasen en la práctica, el hecho de que el Gobierno griego incitase a las empresas a mantener sus incrementos de precios dentro de los límites de la inflación y el hecho de que los efectos de la infracción se limitasen a una parte del mercado común.

208 Dado que estas circunstancias atenuantes fueron tenidas en cuenta por la Comisión y justificaron una reducción por su parte de la gravedad atribuida, que habitualmente es muy elevada cuando se trata de un acuerdo sobre precios, la demandante no puede ampararse en las mismas circunstancias para solicitar otra reducción del nivel de la gravedad de la infracción. Por tanto, debe desestimarse esta fracción de la segunda parte del motivo.

2. Sobre el hecho de que no se tuviesen en cuenta las demás circunstancias atenuantes

209 La demandante sostiene asimismo que la Comisión no tuvo en cuenta todas las circunstancias atenuantes reunidas en el caso de autos.

210 En los considerandos 163 y 164, la Decisión expone las circunstancias atenuantes que la Comisión tomó en consideración para determinar el importe final de la multa impuesta a cada destinataria de la Decisión, una vez determinado el importe de base.

211 En el considerando 163 de la Decisión, la Comisión admite que existía cierta confusión entre las compañías griegas que explotaban también líneas interiores en cuanto a si las consultas sobre las tarifas aplicables a la parte internacional de las rutas marítimas constituían una infracción o no. Se expresa en los términos siguientes: «La práctica habitual en Grecia –no impuesta directamente en el marco legislativo o reglamentario– de fijar las tarifas nacionales mediante consulta con

todos los operadores del país (en virtud de lo cual se esperaba que presentaran una propuesta conjunta) y la posterior decisión del Ministerio de la Marina Mercante pudieron crear alguna duda entre las empresas griegas que también operaban en rutas nacionales en cuanto a si las consultas relativas a la fijación de precios en la ruta internacional constituía realmente una infracción.» Habida cuenta de estas consideraciones, la Comisión estimó que procedía aplicar una reducción del 15 % de la multa impuesta a todas las compañías (considerando 163, *in fine*).

212 En el considerando 164, la Decisión expone que la Comisión estimó lo siguiente:

«Marlines, Adriatica, Anek y Ventouris Ferries se limitaron a seguir al cabecilla de la infracción. Estas consideraciones justifican una reducción del 15 % de la multa impuesta a Marlines, Adriatica, Anek y Ventouris Ferries.»

213 Es necesario concluir que la Comisión tuvo en cuenta todas las circunstancias atenuantes invocadas por la demandante y que gracias a esta toma en consideración se redujo un 30 % el importe de la multa que se le habría impuesto en caso contrario.

3. Sobre la proporcionalidad de la multa respecto al peso específico de la demandante en la infracción sancionada

214 Por último, la demandante reprocha a la Comisión que cometiese un error en la determinación del importe de la multa en la medida en que éste fue calculado desconociendo el alcance de la infracción que se le imputaba, infracción que se refería sólo a la línea Patras-Bari/Brindisi y únicamente a los precios aplicables al transporte de vehículos industriales, a diferencia de las prácticas colusorias en la línea Patras-Ancona, que se referían también a los precios aplicables al transporte

de pasajeros y de sus vehículos. La demandante afirma que, al actuar de este modo, la Comisión ignoró que la demandante sólo había sido reconocida culpable de haber participado en prácticas colusorias en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi, lo que provocó la imposición de una multa desproporcionada respecto a la importancia de la infracción cometida.

- 215 Es necesario recordar la manera en que la Comisión determinó el importe de base de la multa en el caso de autos.
- 216 Es sabido que la Comisión calculó el importe de las multas en el caso de autos partiendo del razonamiento, expuesto en el considerando 144 de la Decisión, consistente en considerar que los dos acuerdos cuya existencia estima acreditada en la Decisión forman parte de «una única infracción». La Comisión señala que, debido a que se comprobó la existencia de la infracción en las tres rutas, respecto a las cuales se consideraba que formaban un único mercado, se fijó la multa de base teniendo en cuenta el volumen de negocios de las empresas en todo el mercado de servicios de transbordadores entre Grecia e Italia.
- 217 En efecto, de los considerandos 157 y 158 de la Decisión resulta que la Comisión calculó las multas partiendo de un importe de base único para todas las empresas, modulado en función de su respectivo tamaño, pero sin realizar distinción alguna según su participación en una o en las dos infracciones sancionadas.
- 218 Pues bien, es necesario recordar que se ha declarado que la parte dispositiva de la Decisión muestra claramente que la Comisión sancionó dos infracciones distintas y que a la demandante sólo se le imputaba la participación en las prácticas colusorias sancionadas en el artículo 1, apartado 2, a saber las relativas a los precios aplicables a los vehículos industriales en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Se desprende de ello que la multa impuesta a la demandante se calculó

partiendo de la premisa errónea de que la Decisión sancionaba una única infracción relativa a las tres rutas.

219 Por tanto, la Comisión sancionó de la misma manera a las empresas que habían participado en las dos infracciones y a las que sólo habían participado en una de ellas, desconociendo el principio de proporcionalidad. Pues bien, por razones de equidad y de proporcionalidad, es necesario que las compañías cuya participación quedó circunscrita a un único acuerdo sean condenadas de forma menos severa que las compañías que participaron en todos los acuerdos controvertidos. La Comisión no puede sancionar con igual severidad a las compañías a las que la Decisión imputa ambas infracciones que a aquellas, como la demandante, a las que sólo se les imputa una de las infracciones.

220 Resulta de ello que, puesto que la demandante sólo fue declarada responsable de haber participado en las prácticas colusorias sancionadas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, se le impuso una multa desproporcionada respecto a la importancia de la infracción cometida. Por consiguiente, debe reducirse la multa impuesta a la demandante.

221 A la luz del sistema de la Decisión y del hecho de que la Comisión quiso aplicar en el caso de autos un método destinado a tener en cuenta el peso específico de las empresas y el efecto real de las infracciones cometidas sobre la competencia, el importe de la multa de la demandante debe fijarse tomando en consideración la importancia relativa del tráfico en las líneas contempladas en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, Patras-Bari y Patras-Brindisi, respecto al tráfico en la línea contemplada en el artículo 1, apartado 1, de la Decisión, Patras-Ancona. De la respuesta de la Comisión a la pregunta formulada por el Tribunal de Primera Instancia en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento resulta que el volumen de negocios total de las empresas sancionadas en la Decisión asciende a 114,3 millones de ecus. Se desprende de los autos que el volumen de negocios correspondiente a los servicios de transporte objeto de las prácticas colusorias sancionadas por el artículo 1, apartado 2, de la Decisión, en las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi, equivale aproximadamente a una cuarta parte del volumen de negocios total que se había tenido en cuenta.

- 222 Habida cuenta de los elementos antes mencionados, el Tribunal de Primera Instancia considera, en el ejercicio de su competencia de plena jurisdicción, que la multa impuesta a la demandante, por importe de 1.010.000 ecus, debe reducirse a 252.500 euros.
- 223 Debe desestimarse el recurso en todo lo demás.

III . *Sobre la solicitud de diligencias de ordenación del procedimiento*

- 224 En su escrito de réplica, la demandante proponía al Tribunal de Primera Instancia que citase a determinados testigos a la vista, con el fin de apoyar los motivos de su demanda que eventualmente no estuvieran justificados con anterioridad sobre la base de documentos escritos y de completar y precisar sus afirmaciones y alegaciones. El Tribunal de Primera Instancia estima que, dado que el asunto no presenta controversia alguna respecto al desarrollo de los hechos, puede ejercer su función jurisdiccional sin que sea necesario oír a los testigos propuestos.

Costas

- 225 A tenor del artículo 87, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal podrá repartir las costas, o decidir que cada parte abone sus propias costas. En el presente asunto procede condenar a la demandante a cargar con sus propias costas y con tres cuartas partes de las costas de la Comisión, incluidos los gastos efectuados durante el procedimiento sobre medidas provisionales.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

- 1) Fijar en 252.500 euros el importe de la multa impuesta a Ventouris Group Enterprises SA.

- 2) Desestimar el recurso en todo lo demás.

- 3) Condenar a Ventouris Group Enterprises SA a cargar con sus propias costas y con tres cuartas partes de las costas de la Comisión, incluidos los gastos efectuados durante el procedimiento sobre medidas provisionales. La Comisión cargará con una cuarta parte de sus propias costas.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de diciembre de 2003.

El Secretario

La Presidenta

H. Jung

P. Lindh

II - 5345

Índice

Hechos que originaron el recurso	II - 5265
Procedimiento y pretensiones de las partes	II - 5270
Fundamentos de Derecho	II - 5271
I. Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión	II - 5272
Sobre el primer motivo, basado en la apreciación errónea de los elementos fácticos en la medida en que la Comisión considera acreditada la participación de la demandante en un acuerdo de fijación de los precios aplicables en la línea Patras-Bari	II - 5272
A. Consideraciones previas	II - 5272
Alegaciones de las partes	II - 5272
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5275
B. Sobre la procedencia del motivo	II - 5278
1. Sobre el fax de 8 de diciembre de 1989	II - 5279
— Alegaciones de las partes	II - 5279
— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5281
2. Sobre el fax de 30 de octubre de 1990	II - 5285
— Alegaciones de las partes	II - 5285
— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5287
3. Sobre el fax de 25 de febrero de 1992	II - 5289
— Alegaciones de las partes	II - 5289
— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5290
4. Sobre el télex de 24 de noviembre de 1993 y sobre la reunión de la misma fecha	II - 5293
— Alegaciones de las partes	II - 5293
— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5294

5. Sobre las alegaciones relativas al télex de 7 de enero de 1993 ..	II - 5299
6. Sobre la alegación basada en el marco legislativo y en la política de las autoridades griegas	II - 5301
Sobre el segundo motivo, basado en la ilegalidad de la inspección realizada por la Comisión en las oficinas de ETA	II - 5307
Alegaciones de las partes	II - 5307
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5309
A. Facultades de la Comisión en materia de inspección	II - 5309
B. Sobre la procedencia del motivo	II - 5316
1. Hechos relevantes y no discutidos por las partes	II - 5316
2. Sobre el respeto en el caso de autos de los principios que rigen el ejercicio por la Comisión de sus facultades en materia de inspección	II - 5319
3. Sobre el respeto del derecho de defensa y sobre la falta de injerencia excesiva de los poderes públicos en la esfera de actividad de ETA	II - 5324
C. Conclusión	II - 5325
Sobre el tercer motivo, formulado con carácter subsidiario y basado en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado a los hechos del caso de autos, debido a que se trata de un acuerdo de menor importancia .	II - 5326
Alegaciones de las partes	II - 5326
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5327
Sobre el cuarto motivo, basado en la falta de motivación	II - 5328
Alegaciones de las partes	II - 5328
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5329
II. Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa	II - 5330
A. Sobre la primera parte del motivo, basada en el error en la determinación de la duración de la infracción	II - 5330
Alegaciones de las partes	II - 5330
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5331
	II - 5347

B. Sobre la segunda parte del motivo, relativa a la evaluación de la gravedad de la infracción y a la determinación de la parte de responsabilidad de la demandante en la infracción	II - 5335
Alegaciones de las partes	II - 5335
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 5337
1. Sobre la determinación de la gravedad de la infracción	II - 5338
2. Sobre el hecho de que no se tuviesen en cuenta las demás circunstancias atenuantes	II - 5340
3. Sobre la proporcionalidad de la multa respecto al peso específico de la demandante en la infracción sancionada	II - 5341
III. Sobre la solicitud de diligencias de ordenación del procedimiento	II - 5344
Costas	II - 5344