

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

En el asunto T-66/99,

Minoan Lines SA, con domicilio social en Heraklion (Grecia), representada por el Sr. I. Soufleros, abogado, 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, Minoan Lines SA, es una sociedad griega de explotación de transbordadores que presta servicios de transporte de pasajeros y de vehículos en la línea marítima entre Patras (Grecia) y Ancona (Italia).

- 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, «demandante» o «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, «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 4 de marzo de 1999, la demandante interpuso un recurso de anulación contra la Decisión.

- 10 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.

- 11 En la vista celebrada el 1 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.

- 12 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:
 - Acuerde la admisión del recurso.

 - Anule la Decisión en la medida en que afecta a la demandante.

 - Con carácter subsidiario, anule la multa impuesta a la demandante o, al menos, reduzca su cuantía a un importe adecuado.

 - Condene en costas a la Comisión.

13 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso en su totalidad.

— Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

14 La demandante invoca tres motivos en apoyo de su pretensión de que se anule la Decisión. El primer motivo se basa en la ilegalidad de la inspección realizada en las oficinas de ETA. El segundo motivo se basa en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE, apartado 1), en la medida en que la Decisión imputa a la demandante iniciativas y actuaciones de ETA. El tercer motivo se basa en la calificación errónea de los hechos del caso de autos como acuerdos prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Este motivo se divide en una primera parte basada en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado, en la medida en que las empresas de que se trata no disponían de la autonomía necesaria, ya que su conducta estaba impuesta por el marco normativo y por las incitaciones de las autoridades griegas, y en una segunda parte basada en la calificación errónea de los contactos entre las empresas del sector de que se trata como acuerdos prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado.

15 En apoyo de sus pretensiones subsidiarias, que persiguen la anulación o la reducción de la multa que se le impuso, la demandante formula un cuarto motivo que procede dividir en cuatro partes, basadas en la apreciación errónea, respectivamente, de la gravedad de la infracción, de la duración de la infracción, de las circunstancias agravantes y de las circunstancias atenuantes.

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

Sobre el primer motivo, basado en la ilegalidad de la inspección realizada en las oficinas de ETA

Alegaciones de las partes

- 16 La demandante alega que la Decisión está fundada principalmente en documentos obtenidos ilegalmente por la Comisión, ya que los recogió durante una inspección en las oficinas de ETA, que actuaba como agente de la demandante para las líneas que unen Grecia e Italia (en lo sucesivo, «líneas entre Grecia e Italia») pero que era una sociedad distinta de la sociedad destinataria de la Decisión de inspección, a saber la propia demandante.

- 17 Con carácter preliminar, la demandante desea recordar las circunstancias en las que se produjo la citada inspección.

- 18 La demandante pone de manifiesto que, cuando el 5 de julio de 1994 los agentes de la Comisión se presentaron en las oficinas de ETA, situadas en la avenida Kifissias 64 B, Maroussi, en Atenas, y pidieron a los empleados de ETA que aceptaran que se realizase la inspección, éstos llamaron inmediatamente la atención de los agentes de la Comisión sobre el hecho de que ETA es una persona jurídica independiente, que no tiene ninguna relación de sociedad matriz a sociedad filial con Minoan, de quien es simplemente agente. La demandante añade que, a pesar de esta advertencia, después de llamar por teléfono a sus superiores jerárquicos a Bruselas, los agentes de la Comisión insistieron en efectuar la inspección y amenazaron a ETA con imponerle las sanciones previstas en el artículo 19, apartado 1, y en el artículo 20, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86 en caso de negativa. Además, según la demandante, estos agentes de la Comisión, paralelamente, 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, con el fin de iniciar el procedimiento del artículo 26 de la Ley helénica n° 703/1977, sobre control de los monopolios y oligopolios y para la protección de la libre competencia, cuyo apartado 6 establece que, en caso de negativa o de obstáculo a la inspección, puede darse traslado del asunto al fiscal competente para lograr la cooperación de las autoridades policiales localmente competentes.

- 19 Según la demandante, por tanto, los empleados de ETA decidieron someterse a la inspección en estas circunstancias y teniendo en cuenta la insistencia de los agentes de la Comisión, la amenaza de levantar acta de la oposición a la inspección, con las sanciones que podían derivarse de ello, y la amenaza de que los órganos policiales forzasen el acceso a las oficinas de ETA.
- 20 La demandante alega que después de la inspección ETA pidió sin éxito a la Comisión, mediante escrito de 18 de agosto de 1994, que se le devolvieran todos los documentos incautados durante la inspección, que habían sido recogidos en el marco de una actuación fuera del ámbito de aplicación personal de la Decisión de inspección. A continuación, la demandante hace referencia a las abundantes discusiones que dicho escrito provocó en la Comisión y solicita al Tribunal de Primera Instancia que pida a la Comisión que presente las notas internas (internal notes) de 21, 23, 24 y de 25 de agosto de 1994, con el fin de apoyar su recurso. La demandante se refiere después al escrito de 30 de agosto de 1994 enviado por la Comisión en respuesta a ETA, según el cual se consideraba correcta la inspección. Recuerda que ETA remitió el 29 de enero de 1995 un segundo escrito en el que refutaba los argumentos de la Comisión respecto a la legitimidad de la inspección realizada. La demandante considera probable que el 3 de febrero de 1995 se redactase una segunda nota interna detallada, habida cuenta del cuadro sinóptico que contiene la lista de los documentos del expediente, a la que la demandante no tuvo acceso, motivo por el cual solicita al Tribunal de Primera Instancia que pida asimismo a la Comisión que aporte este documento a los autos, con el fin de poder examinarlo y de que la demandante pueda acceder a él y proteger mejor sus intereses jurídicos.

- 21 La demandante expone a continuación las razones por las cuales estima que Minoan y ETA son sociedades distintas e independientes tanto desde el punto de vista jurídico como desde el económico.
- 22 Por lo que se refiere a la legalidad de la inspección, la demandante sostiene que tanto la Decisión de inspección como la propia inspección y el comportamiento de los agentes de la Comisión, que obligaron a ETA a aceptar la inspección en sus locales, constituyen infracciones manifiestas del artículo 189 del Tratado CE (actualmente artículo 249 CE) y del artículo 18 del Reglamento nº 4056/86.
- 23 A este respecto, la demandante señala en primer lugar que, cuando el artículo 189, párrafo cuarto, del Tratado dispone que «la decisión será obligatoria en todos sus elementos para todos sus destinatarios», en el caso de autos la Decisión de inspección de 4 de julio de 1994 designa como destinataria a Minoan y no a ETA. En consecuencia, los agentes de la Comisión llevaron a cabo inspecciones en los locales de una sociedad, ETA, sobre la base de una Decisión y de mandatos de inspección que se referían a una sociedad distinta, la demandante.
- 24 En segundo lugar, la demandante alega que del artículo 18, apartados 1, 2 y 3, en relación con el artículo 19, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 4056/86 se desprende que las facultades de inspección contempladas en el artículo 18, apartado 1, que corresponden al control de los libros y otros documentos profesionales y a la obtención de copias, a la solicitud de explicaciones orales y al acceso «a todos los locales, terrenos y medios de transporte de las empresas», afectan únicamente a las empresas a las que se dirija la decisión a que se refiere el artículo 18, apartado 3, del citado Reglamento. La demandante afirma que debe aplicarse el mismo razonamiento por lo que respecta a la amenaza de imponer sanciones previstas en el artículo 19, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 4056/86 en el supuesto de que las empresas se nieguen a someterse a la inspección o los libros u otros documentos profesionales exigidos se presenten de manera incompleta y a la petición de asistencia dirigida a la autoridad helénica competente con arreglo al artículo 18, apartado 5, del Reglamento nº 4056/86.

- 25 Por otra parte, la demandante impugna las apreciaciones contenidas en el considerando 139 de la Decisión, sobre la base de las cuales la Comisión estimó que la inspección era legal.
- 26 En primer lugar, por lo que se refiere al hecho de que ETA, en su condición de representante de la demandante, se designase a sí misma como «Minoan Atenas» y en sus locales de Atenas utilizase el logotipo y la marca de la demandante, ésta señala que, en la práctica comercial y económica contemporánea, es muy habitual que una empresa utilice el logotipo y los signos comerciales de otra empresa cuando está unida a ella por una relación contractual duradera como sucede en el caso de los agentes comerciales, los miembros de redes de distribución y los franquiciados de redes de franquicia. En estos supuestos, la homogeneidad de la red impone el uso de un signo distintivo común, a saber, el del mandante o el del cedente de la red de distribución o de la franquicia. Pues bien, a juicio de la demandante, esta circunstancia no afecta en modo alguno a la autonomía jurídica y económica de la empresa que, sobre la base de una concesión, utiliza la marca de otra empresa en sus operaciones comerciales. La demandante afirma que aceptar el punto de vista contenido en la Decisión significaría que la Comisión podría basarse en una decisión dirigida al propietario de una red de distribución para realizar inspecciones en los establecimientos de todos los miembros de la red, a pesar de que dichos miembros son empresas jurídicamente y económicamente independientes, lo que contradiría de manera manifiesta principios fundamentales y disposiciones fundamentales tanto del ordenamiento jurídico comunitario como de los ordenamientos jurídicos nacionales.
- 27 La demandante considera que esta conclusión no queda desvirtuada por el hecho de que, antes de la inspección de que se trata, el representante legal de ETA, el Sr. Sfinias, respondiese a una solicitud de información de la Comisión firmando en nombre de Minoan un documento en cuyo membrete figuraba la dirección de los locales de ETA bajo el logotipo y la marca de Minoan. La demandante admite que dicha respuesta fue efectivamente firmada por el Sr. Sfinias pero destaca que éste actuó siguiendo instrucciones expresas de ella.

- 28 Por lo que respecta al hecho de que la dirección de ETA figurase bajo el logotipo y la marca de Minoan, la demandante precisa que esta mención aparece a pie de página junto a la dirección de la «International Lines Head Office» (avenida Kifissias 64 B) y a la de la «Passengers Office» (avenida Vassileos Konstantinou 2) y alega que estas direcciones se indican para los clientes y demás interesados con el fin de que entiendan que para todo lo relativo a las líneas internacionales, a la emisión de billetes y a la salida de los pasajeros desde Atenas deben dirigirse a las oficinas correspondientes del agente general de la sociedad, que tiene competencia en las líneas internacionales y para las cuestiones referentes a los pasajeros.
- 29 Por otra parte, la demandante sostiene que, si bien todas las circunstancias descritas en los anteriores apartados pudieron crear confusión en los servicios de la Comisión, esta confusión debería haber desaparecido, en cualquier caso, a más tardar en el momento en el que sus agentes llegaron a los locales de ETA, habida cuenta de las protestas y reacciones verbales que provocaron y de la información que se les presentó y que, por lo demás, ellos mismos habían pedido (el contrato de arrendamiento a nombre de ETA y las nóminas de los empleados de esta sociedad).
- 30 Por último, la demandante impugna la conclusión de la Comisión (considerando 139 de la Decisión) según la cual «con independencia de la ocupación y utilización de los locales en cuestión por ETA, Minoan permitía a ésta utilizar los locales como si también fueran “locales de Minoan Athens”». La demandante estima que esta conclusión es arbitraria y no se desprende de ninguna cláusula de los contratos celebrados entre Minoan y ETA. Destaca que dichos locales estaban ocupados y eran utilizados exclusivamente por ETA, que realizaba en ellos sus actividades con su personal, su capital y su organización, en especial como agente de Minoan, sobre la base de obligaciones contractuales suscritas por ella misma.
- 31 La demandante rechaza asimismo la procedencia del argumento de la Comisión según el cual, aun suponiendo que Minoan no ejerciese realmente (*in corpore*) actividad alguna en los locales de que se trata, en la medida en que se encontraban en ellos documentos que le pertenecían, la Comisión estaba facultada para investigar tales documentos. La demandante estima que esta tesis contradice de

manera evidente tanto las disposiciones del Reglamento n° 4056/86 como los principios fundamentales del Derecho. Además, la considera extremadamente peligrosa ya que, al invocarla, la Comisión reivindica para sí el derecho a entrar, sobre la base de una decisión de inspección dirigida a una empresa determinada, en los locales de cualquier empresa tercera siempre que piense que puede encontrar en ellos documentos de la empresa destinataria de la decisión de inspección y a realizar inspecciones en dichos locales sobre la base de la citada decisión.

32 La demandante añade que la tesis citada es manifiestamente contraria al principio de legalidad de la actuación de las instituciones comunitarias y al 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 del Tribunal de Justicia de 21 de septiembre de 1989, Hoechst/Comisión, asuntos acumulados 46/87 y 227/88, Rec. p. 2859, apartado 19). Así, recuerda que el Tribunal de Justicia ha reconocido reiteradamente que el principio general de respeto del derecho de defensa en los procedimientos administrativos que pueden dar lugar a una sanción obliga asimismo a evitar cualquier daño irremediable a dicho derecho en los procedimientos de investigación previa, tales como las inspecciones (véase la sentencia Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 15).

33 La demandante señala que los derechos fundamentales forman parte de los principios generales del Derecho cuyo respeto garantiza el juez comunitario y que, para ello, el Tribunal de Justicia y el Tribunal de Primera Instancia se inspiran en las tradiciones constitucionales comunes a los Estados miembros. Destaca también que, a tenor del artículo F, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea (actualmente artículo 6 UE, apartado 2, tras su modificación), «la Unión respetará los derechos fundamentales tal y como se garantizan en el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos [...] y tal y como resultan de las tradiciones constitucionales comunes a los Estados miembros como principios generales del Derecho comunitario» y manifiesta que la doctrina unánime interpreta que el artículo 9 de la Constitución helénica, que se refiere a la inviolabilidad del domicilio, abarca asimismo los locales comerciales, incluso cuando éstos pertenecen a personas jurídicas de Derecho privado, tales como las sociedades. Por último, la demandante sostiene que los principios antes recordados son válidos con mayor razón cuando la inspección afecta a los locales de empresas que no son destinatarias de la decisión de inspección.

- 34 La demandante censura que los agentes de la Comisión invocasen de manera abusiva e ilegal la Decisión y los mandatos de inspección y amenazasen a ETA con sanciones y medidas coercitivas para entrar en sus locales. Considera que, si dichos agentes hubieran tenido motivos para pensar que era necesaria una inspección en los locales de esta sociedad, deberían haber obtenido una nueva decisión de la Comisión que indicase expresamente que ETA era destinataria de la inspección y motivase debidamente las razones específicas por las cuales ETA debía ser objeto de inspección.
- 35 La demandante afirma que se desprende de ello que la Comisión actuó no sólo infringiendo su Decisión de inspección y sus mandatos de inspección, sino también, de manera más general, infringiendo disposiciones y violando principios fundamentales del Derecho comunitario y, en particular, el principio de legalidad de la actuación de las instituciones de la Comunidad.
- 36 La Comisión niega haber realizado una investigación ilegal en las oficinas de ETA y haber utilizado ilegalmente los documentos recogidos en esta investigación, ya que, al efectuar la inspección, consideró que ETA hacía las veces de órgano auxiliar integrado en la empresa de Minoan y que actuaba exclusivamente en nombre y por cuenta de ésta y no como empresario independiente, según indica el considerando 137 de la Decisión. En consecuencia, estimó que ETA actuaba como la «*longa manus*» de Minoan.
- 37 A este respecto, la Comisión señala que ETA se designaba a sí misma como «Minoan Lines» y daba a los terceros la impresión clara de que las oficinas situadas en la avenida Kifissias 64 B, en Atenas, eran las de Minoan. Añade que, antes de la inspección, el Sr. Sfinias había respondido a una solicitud de información de la Comisión firmando en nombre de Minoan un documento en un papel cuyo membrete contenía el logotipo y la marca de Minoan y en el que figuraba la dirección de las oficinas de ETA, pero sin hacer referencia alguna a esta sociedad.

- 38 La Comisión sostiene que todas las actividades que se realizaban en las oficinas inspeccionadas o al menos una parte de ellas eran actividades de Minoan, con independencia de quién fuera la arrendataria de dichas oficinas. Estima que lo que importa no es el contrato formal de arrendamiento sino la situación real, tal como se desprende de los elementos anteriormente descritos. Aun suponiendo que la demandante no ejerciese realmente (*in corpore*) actividad alguna en los locales de que se trata, es patente que se encontraban en ellos documentos que le pertenecían y que, en consecuencia, la Comisión estaba facultada para investigar tales documentos.
- 39 La Comisión considera que, en tales circunstancias, no puede hablarse de pruebas obtenidas ilícitamente ni de control ejercido de manera arbitraria, puesto que la inspección se efectuó en unas oficinas en las que se realizaban actividades comerciales de las que al menos una parte, si no todas, eran actividades comerciales de Minoan, es decir de la sociedad a que se refiere la Decisión de inspección de 4 de julio de 1994.
- 40 En cualquier caso, aun suponiendo que cometiese un error respecto a la identidad de la sociedad objeto de la inspección, la Comisión alega, en primer lugar, que hizo todos los esfuerzos posibles para averiguar quién ocupaba las oficinas situadas en la avenida Kifissias 64 B, en las cuales Minoan, destinataria de la Decisión de inspección, ejercía sus actividades en Atenas. En segundo lugar, considera simplista el argumento de Minoan según el cual las precisiones aportadas disiparon cualquier ambigüedad sobre el modo y el lugar de ejercicio de sus actividades. La Comisión recuerda que hasta el momento de la inspección nunca se había mencionado una posible distinción entre dos personas jurídicas. Por el contrario, ETA, que se designaba a sí misma como «Minoan Lines», se presentaba como parte integrante de Minoan y funcionaba efectivamente como tal. Además, la Comisión afirma que el administrador de ETA, el Sr. Sfinias, respondió a la correspondencia dirigida a Minoan firmando cartas bajo el logotipo y la marca de Minoan e incluyendo como dirección la de ETA, sin hacer ninguna alusión a ésta. Habida cuenta de todos estos elementos que indican que existía unidad de comportamiento entre Minoan y ETA, lo que difumina la distinción entre ellas, la Comisión sostiene que las «precisiones» de los empleados

de ETA no bastaban para aclarar inmediatamente la cuestión de la distinción entre estas personas jurídicas ni para impedir que se desarrollase la inspección, sobre todo ya que dicha distinción exigía realizar una apreciación sobre el fondo de la cuestión sin fijarse en la forma.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 41 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 189 del Tratado y el artículo 18 del Reglamento nº 4056/86 y violó los principios generales del Derecho.
- 42 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

- 43 Del decimosexto considerando del Reglamento nº 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».

- 44 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.»

- 45 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.
- 46 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.
- 47 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.
- 48 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 irremediadamente 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 Hoechst/Comisión, antes citada, apartado 15).

- 49 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.

- 50 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).

- 51 El Tribunal de Justicia ha estimado asimismo que tanto la finalidad del Reglamento n° 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).
- 52 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.»
- 53 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).
- 54 El artículo 14, apartado 3, del Reglamento n° 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).

55 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).

56 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).

57 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

58 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

59 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.

60 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».

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

62 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».

- 63 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.
- 64 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 n° 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.
- 65 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.

- 66 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.
- 67 A continuación, los agentes de la Comisión iniciaron la inspección, que terminó al final del día siguiente, el 6 de julio de 1994.
- 68 Por último, es necesario señalar que, como ha destacado la propia demandante (véase el apartado 26 *supra*), ETA, en su condición de representante de la demandante, 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.
- 69 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.

70 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

71 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.

72 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.

73 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.

74 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».

- 75 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.
- 76 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, como 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 condiciones 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 posteriormente no lo hiciese corresponde únicamente a su deseo y no puede desvirtuar esta conclusión, sino que más bien la confirma.
- 77 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.

- 78 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.
- 79 La demandante imputa a la Comisión una infracción del artículo 189, párrafo cuarto, del Tratado, según el cual «la decisión será obligatoria en todos sus elementos para todos sus destinatarios», por haber llevado a cabo una inspección en los locales de una sociedad, a saber ETA, sobre la base de una Decisión y de mandatos de inspección que se referían a una sociedad distinta, a saber Minoan.
- 80 Pues bien, esta alegación carece de pertinencia. En primer lugar, la invocación del artículo 189 del Tratado no añade nada a la alegación fundamental de la demandante según la cual la ilegalidad esencial es una supuesta infracción del artículo 18 del Reglamento n° 4056/86 y una supuesta violación de los principios generales del Derecho por la Comisión, así como un supuesto abuso de sus facultades en materia de inspección. El artículo 189 del Tratado se limita a enunciar las medidas legales y administrativas que están a disposición de las instituciones y precisa los efectos jurídicos de dichas medidas. En segundo lugar, aun suponiendo que el artículo 189 del Tratado fuese pertinente en el presente asunto, no tendría más consecuencia que confirmar el carácter vinculante de la Decisión de inspección, ya que es «obligatoria en todos sus elementos» para Minoan, en su condición de destinataria de la Decisión, y para ETA, como representante e interlocutor designado por Minoan a efectos de la investigación.
- 81 Tampoco cabe reprochar a la Comisión, en las circunstancias del caso de autos, que pensase que Minoan tenía locales propios en la dirección en 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.

82 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.

83 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 nº 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.

84 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.

85 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.

- 86 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.
- 87 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 justificaban 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 nº 4056/86.
- 88 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.

- 89 Por último y en cualquier caso, procede añadir que no se produjo una oposición definitiva contra la realización de la inspección por la Comisión.
- 90 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

- 91 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).

- 92 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.
- 93 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.
- 94 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

- 95 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.

- 96 El Tribunal de Primera Instancia estima que los elementos fácticos y jurídicos pertinentes para poder examinar el presente motivo se hallan suficientemente esclarecidos y considera, por consiguiente, que no procede acordar la petición de presentación de documentos solicitada por la demandante.
- 97 Por tanto, procede desestimar este motivo por infundado.

Sobre el segundo motivo, basado en la imputación errónea a la demandante de las actuaciones e iniciativas de ETA

Alegaciones de las partes

- 98 La demandante considera injustificado el hecho de que la Comisión le haya imputado las actuaciones e iniciativas de ETA que, según la Decisión, constituyen infracciones del artículo 85, apartado 1, del Tratado.
- 99 La demandante alega en primer lugar que varias de las actuaciones que se le reprochan constituían iniciativas personales de ETA no aprobadas por Minoan, que rebasaban el ámbito de los contratos suscritos entre ETA y Minoan y cuya

responsabilidad no debería imputarse a ésta. La demandante sostiene que, al contrario de lo que afirma la Comisión, de dichos contratos no resulta que ETA actuase siguiendo sus instrucciones y bajo su control. Por el contrario, ETA dispone de gran autonomía, ya que mantiene su propia red de oficinas colaboradoras en toda Grecia (excepto en Creta) y puede nombrar agentes en Grecia y en el extranjero bajo su propia responsabilidad. La demandante señala asimismo que de los citados contratos no se desprende que ETA estuviese facultada para emprender una colaboración ilegal con otras sociedades y que ningún documento indica que Minoan pidiese a ETA que lo hiciera. La demandante sostiene que la determinación por contrato de la comisión que se paga a los agentes no prueba que ETA no era una empresa independiente.

100 A continuación, la demandante niega la afirmación de la Comisión (véase la Decisión, considerando 137) según la cual ETA debe considerarse como la «*longa manus*» de Minoan, como su representante y un intermediario que actúa exclusivamente en nombre de Minoan y no emprende negocios por cuenta propia. La demandante afirma que el hecho de que ETA sea su agente no significa necesariamente que todas las iniciativas de ETA sean tomadas por cuenta de la demandante, en particular cuando son ajenas a su relación contractual y no han existido instrucciones ni dichas iniciativas han sido aprobadas *a posteriori* por la demandante.

101 La demandante añade que, al contrario de lo que afirma la Comisión, el Sr. Sfinias no hace referencia a ETA únicamente cuando se dirige al domicilio social de Minoan en Heraklion. Por el contrario, todos los télex citados por la Comisión contenían, tanto en el encabezamiento (es decir, antes de la mención del remitente y del destinatario o destinatarios) como a pie de página (bajo el nombre del Sr. Sfinias), la mención «ETA» y el número de télex de ETA, como verdadero remitente. La demandante añade que la indicación «Minoan Lines» o «Minoan Lines Atenas» se explica por un deseo de brevedad, para evitar utilizar la expresión «ETA Worldwide General Agents for Minoan Lines».

- 102 La demandante sostiene que Minoan nunca pidió al representante legal de ETA, el Sr. Sfinias, que celebrase acuerdos ilegales pero admite que, siempre que estuviese informada, tampoco le prohibía hablar con otras sociedades. Como estaba convencida de que estas conversaciones tenían lugar en el marco de la política del Ministerio de la Marina Mercante, no veía en ellas nada «particularmente grave».
- 103 En apoyo de su afirmación según la cual no tenía conocimiento de las actividades llevadas a cabo por ETA, la demandante sostiene que no concentraba su atención en los contactos y conversaciones en que participaba el Sr. Sfinias, sino en las propuestas de éste en materia de política de precios, para aprobar, rechazar o rectificar los precios propuestos sobre la base de distintos parámetros económicos y en función de sus propios criterios. La demandante afirma que las declaraciones realizadas por el Sr. Sfinias en la audiencia de los días 13 y 14 de mayo de 1997 confirman lo anterior. El Sr. Sfinias afirmó en particular lo siguiente:

«Nuestra sociedad tiene encomendada por vía contractual la tarea de crear las mejores condiciones de explotación posibles para los buques de Minoan, sobre la base de gestiones e iniciativas que ésta considera las mejores, y nosotros mismos decidimos el grado de información que recibe Minoan. Es cierto que cuando tenemos mucha confianza en nuestras actuaciones y consideramos que tendrán un resultado positivo, en sentido amplio, para nuestro mandante; es posible que no le informemos en un principio, o que no le informemos en ningún momento –puesto que lo que cuenta es el resultado– o que le informemos *a posteriori* para solicitar su aprobación, principalmente porque sabemos que, siendo una sociedad con un accionariado popular muy numeroso, la administración de nuestro mandante que aprobará o rechazará nuestras iniciativas es a su vez responsable ante un número considerable de accionistas.»

- 104 Además, la demandante rechaza la afirmación de la Comisión según la cual los documentos contemplados al final del considerando 137 de la Decisión prueban que Minoan tenía conocimiento de la colusión. Alega, por el contrario, que se trataba siempre de información que recibía *a posteriori*.

- 105 Por último, la demandante se opone a los argumentos expuestos por la Comisión en el considerando 138 de la Decisión y que la llevaron a concluir que, a efectos de la Decisión, ETA y Minoan deben considerarse como una única entidad jurídica y económica. Reprocha a la Comisión que le imputase todas las actuaciones e iniciativas de ETA sin excepción.
- 106 La demandante niega que tal imputación pueda justificarse por la referencia a la jurisprudencia relativa a la imputación de la conducta de las filiales a sus sociedades matrices (sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 1972, ICI/Comisión, 48/69, Rec. p. 619, apartados 132 y 133, y de 25 de octubre de 1983, AEG/Comisión, 107/82, Rec. p. 3151, apartado 49), ya que dicha jurisprudencia se refiere a filiales y no a empresas independientes que hayan celebrado contratos de colaboración. Además, las sentencias citadas por la Comisión establecen un requisito adicional para esta imputación, consistente en que «la filial, aun teniendo personalidad jurídica distinta, no determina de manera autónoma su comportamiento en el mercado, sino que aplica en lo esencial las instrucciones que le transmite la sociedad matriz». Por último, la demandante afirma que para poder realizar tal imputación de comportamientos, no basta con observar que existe una posibilidad de influir en dichos comportamientos, sino que es necesario probar que efectivamente se ha hecho uso de esta posibilidad (véanse la sentencia AEG/Comisión, antes citada, apartados 50 y siguientes, y la sentencia ICI/Comisión, antes citada, apartados 135, 137, 138 y 141).
- 107 Pues bien, a juicio de la demandante, en el caso de autos no se cumple ninguno de los requisitos recordados, ya que ETA no es filial de Minoan, la cual, en consecuencia, no ejerce influencia alguna en los órganos de administración de ETA, y la única relación existente entre estas dos sociedades se deriva de las estipulaciones de los contratos que delimitan claramente los derechos y obligaciones de cada una de las partes. Además, aun suponiendo que los contratos correspondientes le proporcionasen la posibilidad de ejercer alguna influencia, la demandante nunca hizo uso de dicha posibilidad. Por último, la demandante afirma que ningún documento del expediente refleja que Minoan influyera en el comportamiento de ETA mediante actuaciones positivas concretas o que le transmitiera instrucciones, directrices o mandatos precisos. Por el contrario, el expediente muestra que o bien Minoan ignoraba por completo determinadas iniciativas, o bien era la destinataria pasiva de una información parcial que ETA le comunicaba *a posteriori*.

- 108 La demandante deduce de lo anterior que, en tales circunstancias, la conclusión de la Comisión según la cual «a efectos de la [...] Decisión, ETA y Minoan se consideran como una única entidad jurídica y económica», para justificar la imputación de todas las actuaciones e iniciativas de ETA a Minoan, es arbitraria, adolece de una falta de motivación manifiesta y no tiene base alguna en los autos ni en la jurisprudencia invocada por la Comisión.
- 109 La Comisión no pone en duda que ETA tiene personalidad jurídica autónoma. No obstante, alega que, según la jurisprudencia, la circunstancia de que una sociedad tenga personalidad jurídica propia no significa que su comportamiento no pueda imputarse a otra sociedad. Sostiene que en el Derecho comunitario sobre la competencia debe aplicarse un enfoque económico y no puramente jurídico y que, al aplicar este enfoque en el caso de autos, ha comprobado que las actuaciones e iniciativas de ETA no se llevaron a cabo en su nombre y por su propia cuenta sino en nombre y por cuenta de Minoan.
- 110 La Comisión considera que, en el caso de autos, de las cláusulas contenidas en los distintos contratos que regulan las relaciones entre ETA y la demandante y de las declaraciones del Sr. Sfinias respecto a dichas relaciones se desprende que ETA disponía de facultades de representación muy amplias y que estaba apoderada y habilitada, no sólo para organizar la red de agentes locales y promover la venta de billetes hacia los destinos en el extranjero, sino también, de manera más general, para gestionar los buques que operan en las líneas internacionales, para representar a la demandante, para ocuparse de cualquier cuestión y de cualquier acto relativo a los buques que gestionaba y para promover su explotación en nombre y por cuenta de la demandante. La Comisión destaca que resulta de dichos contratos que ETA tenía la obligación contractual de recibir directrices de la demandante [artículo IV, letra g), de estos contratos de gestión] y de hacer todo lo posible, colaborando de manera sistemática con ésta, por garantizar la cooperación entre Minoan y otras sociedades, siempre que ésta lo exigiera [artículo II, apartado 1, de los contratos de gestión].

- 111 La Comisión añade que en este examen es necesario establecer una distinción clara entre la obligación contractual del agente, que le permite actuar por cuenta de la persona representada según sus instrucciones y bajo su control, y la capacidad práctica de la persona representada para ejercer el control necesario sobre el representante. Así pues, aunque se comprobase que la demandante carecía de experiencia en el ámbito de la navegación y que, por consiguiente, no podía dar a ETA determinadas instrucciones técnicas o económicas especializadas, ello no obstaría para que ETA cumpliera su función de representante, con arreglo a sus obligaciones derivadas del contrato y de la Ley, en el marco de las instrucciones y habilitaciones que le daba la demandante.
- 112 La Comisión refuta la alegación de la demandante según la cual ETA disponía de «amplia autonomía», dado que estaba obligada por contrato a no representar a ningún otro armador en las mismas líneas. De las alegaciones de la demandante no se desprende que ETA representase o actuase como agente de ninguna otra compañía de navegación en el mercado de que se trata.
- 113 Además, la Comisión señala que no resulta de los contratos –ni tampoco lo sostiene la demandante– que ETA asumiese algún riesgo financiero derivado de la prestación de servicios de transbordadores roll-on roll-off (transporte de pasajeros y de vehículos) entre Grecia e Italia o de la ejecución de los contratos relativos a dichos servicios celebrados con terceros. Por tanto, la Comisión afirma que en el caso de autos no debe considerarse a ETA como un empresario independiente, sino como un órgano auxiliar integrado en la empresa de la demandante. En efecto, de los contratos celebrados entre la demandante y ETA se deduce que ésta se había comprometido, como agente general exclusivo de la demandante, a gestionar los buques de ésta y, de manera más general, a ocuparse de cualquier cuestión relativa a estos buques y recibía por sus servicios una remuneración consistente en un porcentaje de las ventas de billetes.

- 114 Por último, la Comisión no admite la afirmación de la demandante según la cual las iniciativas supuestamente tomadas por ETA «fuera de la relación contractual» tuvieron efectivamente lugar pero no fueron por cuenta de Minoan. Precisa que el contrato celebrado entre ETA y la demandante tenía por objeto la gestión de los buques de ésta que operan en las líneas internacionales y que, en este contexto, la enumeración de determinadas actividades en el objeto de los contratos de gestión no era exhaustiva. Por el contrario, la Comisión alega que de los contratos celebrados entre ellas [artículo II, letra n)] se desprende que ETA estaba obligada, de manera más general, a ocuparse de cualquier cuestión y de cualquier acto relativo a los buques que gestionaba. Por consiguiente, cualquier actividad que contribuyese a alcanzar el objetivo y a ejecutar con éxito los contratos quedaba comprendida en el ámbito de la relación contractual.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

A. Consideraciones previas

- 115 La cuestión de la imputabilidad de las actuaciones de ETA a la demandante se analiza en los considerandos 136 a 138 de la Decisión.
- 116 En el considerando 136 de la Decisión, la Comisión expone una serie de argumentos para rebatir la alegación de la demandante según la cual varias de las actuaciones de ETA a que se refiere la Decisión no pueden imputársele, ya que constituyen iniciativas personales de ETA que rebasaban el ámbito de los contratos suscritos por ambas sociedades y que no habían sido aprobadas por la demandante.
- 117 En el considerando 138 de la Decisión, la Comisión refuta el argumento de la demandante según el cual ETA tenía tal grado de autonomía que su conducta no puede ser atribuida al empresario y cita en una nota a pie de página la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a la imputación de las actuaciones

de las filiales a sus sociedades matrices (sentencias AEG/Comisión, antes citada, apartado 49, e ICI/Comisión, antes citada, apartados 132 y 133). A continuación, la Comisión concluye que, «a efectos de la [...] Decisión, ETA y Minoan se consideran como una única entidad jurídica y económica».

118 La demandante alega en su demanda que la jurisprudencia aducida por la Comisión no es pertinente en el caso de autos dado que ETA no es filial de Minoan. La Comisión, en sus escritos procesales, se limita a señalar las normas que considera aplicables en el presente asunto y hace referencia, en particular, a la jurisprudencia derivada de la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie/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) y a la Comunicación de la Comisión relativa a los contratos de representación exclusiva suscritos con agentes comerciales (DO 1962, 139, p. 2921; EE 08/01, p. 58).

119 Pues bien, es necesario precisar con carácter preliminar que, en el caso de autos, la Comisión considera a ETA como la «*longa manus*» de la demandante, en su condición de gestora general de los negocios de ésta en los mercados de referencia, y que en realidad no sostiene que ambas sociedades formasen parte de una misma entidad jurídica, sino de una misma entidad económica. Si bien los términos utilizados en el considerando 138 son ambiguos porque parecen confundir ambos conceptos, al leer en conjunto los considerandos 136 a 139 de la Decisión y la referencia a la jurisprudencia relativa a la imputación de las actuaciones de las filiales a sus sociedades matrices contenida en la nota a pie de página bajo el considerando 138, resulta que la imputación de las actuaciones de ETA a la demandante se basa en los principios que rigen las relaciones entre un intermediario y «su comitente» y la responsabilidad de éste por las actuaciones de aquél, interpretados a la luz del concepto de entidad económica única, que se utiliza generalmente para analizar las conductas de las empresas desde el punto de vista del Derecho de la competencia. Las alegaciones presentadas por la Comisión en sus escritos procesales confirman esta interpretación.

120 Procede examinar, teniendo en cuenta estas precisiones, si la Comisión actuó acertadamente al considerar en la Decisión que las actuaciones de ETA podían imputarse a la demandante a efectos de la aplicación del artículo 85 del Tratado.

B. Sobre la imputación de responsabilidades en las relaciones entre comitente y agente

- 121 Es jurisprudencia reiterada que el concepto de empresa, situado en el contexto del Derecho de la competencia, debe interpretarse en el sentido de que designa una unidad económica desde el punto de vista del objeto del acuerdo de que se trata aunque, desde el punto de vista jurídico, esta unidad económica esté constituida por varias personas físicas o jurídicas (sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1984, Hydrotherm, 170/83, Rec. p. 2999, apartado 11, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de junio de 2000, DSG/Comisión, T-234/95, Rec. p. II-2603, apartado 124).
- 122 La jurisprudencia también ha declarado que tal entidad económica consiste en una organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado, organización capaz de participar en la comisión de una infracción de las que contempla el artículo 85, apartado 1. Por tanto, cuando un grupo de sociedades constituye una misma y única empresa, la Comisión actúa acertadamente al imputar la responsabilidad por una infracción cometida por dicha empresa a la sociedad responsable de la actuación del grupo en el marco de la infracción y al imponerle una multa (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, Shell/Comisión, T-11/89, Rec. p. II-757, apartado 311).
- 123 El Tribunal de Justicia ha destacado que, a efectos de la aplicación de las normas sobre la competencia, la separación formal entre dos sociedades, resultado de su personalidad jurídica distinta, no es determinante y lo importante es la unidad o no de su comportamiento en el mercado (véase, en este sentido, la sentencia ICI/Comisión, antes citada, apartado 140).
- 124 Por consiguiente, puede resultar necesario determinar si dos sociedades que tienen personalidades jurídicas separadas constituyen o forman parte de una misma y única empresa o entidad económica que presenta un comportamiento único en el mercado.

- 125 La jurisprudencia muestra que este tipo de situación no se limita a los supuestos en los que las sociedades mantengan relaciones de matriz a filial, sino que incluye asimismo, en ciertas circunstancias, las relaciones entre una sociedad y su representante comercial o entre un comitente y su comisionista. En efecto, al aplicar los artículos 85 y 86 del Tratado, la cuestión de si un comitente y su intermediario o «representante comercial» forman una unidad económica y éste es un órgano auxiliar integrado en la empresa de aquél, es importante para determinar si un comportamiento está comprendido en el ámbito de aplicación de uno de los dos artículos. Así pues, se ha declarado que «si [un] intermediario ejerce una actividad en beneficio de su comitente, puede en principio considerarse como órgano auxiliar integrado en la empresa de éste, obligado a atenerse a las instrucciones del comitente y formando así con dicha empresa, a semejanza del empleado comercial, una unidad económica» (sentencia Suiker Unie y otros/ Comisión, antes citada, apartado 480).
- 126 Por lo que se refiere a las sociedades que mantienen una relación vertical, como la existente entre un comitente y su agente o intermediario, se tienen en cuenta dos elementos como parámetros de referencia principales para determinar la existencia de una unidad económica: por una parte, el hecho de que el intermediario asuma o no algún riesgo económico y, por otra, el carácter exclusivo o no de los servicios que presta el intermediario.
- 127 Por lo que respecta a la asunción de un riesgo económico, el Tribunal de Justicia declaró en la sentencia Suiker Unie y otros, antes citada (apartado 482), que un intermediario no puede ser considerado un órgano auxiliar integrado en la empresa de su comitente cuando el contrato celebrado con éste le atribuye o le deja funciones que económicamente se asemejan a las de un comerciante independiente, por contemplar la asunción por el intermediario de los riesgos financieros vinculados a la venta o a la ejecución de los contratos celebrados con terceros.
- 128 En lo que atañe al carácter exclusivo de los servicios prestados por el intermediario, el Tribunal de Justicia estimó que no aboga en favor de la idea de unidad económica el hecho de que, paralelamente a las actividades ejercidas por cuenta del comitente, el intermediario realice, como comerciante independiente, transacciones de considerable magnitud en el mercado del producto o

servicio de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia Suiker Unie y otros/ Comisión, antes citada, apartado 544).

- 129 En el presente asunto resulta de los autos que se reúnen los criterios adoptados por la jurisprudencia para considerar que un comisionista y su comitente forman una única entidad económica, ya que ETA sólo actuaba en el mercado en nombre y por cuenta de Minoan y no asumía los riesgos financieros derivados de su actividad económica. Por último, se desprende asimismo de los autos que ambas sociedades eran percibidas por los terceros y en el mercado de referencia como una misma y única entidad económica, a saber Minoan.
- 130 Estas conclusiones se derivan en particular del examen de los contratos de gestión celebrados entre la demandante y ETA.

C. Sobre los contratos de gestión

- 131 El contrato de gestión de buques celebrado entre la demandante y ETA el 24 de junio de 1991, que recoge los términos de los contratos anteriores, expone en su artículo II las obligaciones que asume el gestor, ETA. Este artículo tiene el tenor siguiente:

«Para alcanzar el objetivo antes citado y como consecuencia del presente contrato, el gestor acepta las siguientes obligaciones:

- a) Mantendrá una amplia red de oficinas colaboradoras en toda Grecia (excepto en Creta, donde el trabajo de agencia ha sido organizado por el propietario pero con un seguimiento contable por parte del centro informático del gestor).

El gestor tiene derecho a nombrar bajo su responsabilidad agentes tanto en Grecia como en el extranjero, por una parte, para prestar servicios portuarios al buque antes citado del propietario en los puertos de escala y para todo el trabajo de emisión y entrega de los billetes y conocimientos y, por otra, para prestar servicios portuarios y de otro tipo durante el transporte de pasajeros y de vehículos.

- b) Pondrá a disposición exclusiva del propietario y sólo de éste la red de venta de que dispone y se compromete a no representar a ningún otro propietario en la línea Ancona-Corfú-Cefalonia-El Pireo-Paros-Heraklion.

- c) Se ocupará de recaudar a su debido tiempo y de pagar al propietario los ingresos de flete sea cual sea su forma y el agente de quien procedan, dentro del país o en el extranjero. Dichos fletes se pagarán en el plazo de un mes desde la realización del trayecto para el cual se recauden.

Se destaca que el producto neto de los fletes se ingresará a nombre y en la cuenta bancaria del propietario, que tendrá un derecho exclusivo tanto sobre los fletes obtenidos en el extranjero, en divisas, como sobre los obtenidos en el interior del país, en dracmas.

En ambos casos, los depósitos se efectuarán en un banco indicado por el propietario.

- d) Organizará un servicio especial de control y una contabilidad general para garantizar el buen desarrollo del trabajo, desde la emisión y distribución de los billetes, conocimientos, etc., hasta la liquidación, de modo que se

salvaguarden los intereses del propietario, al que entregará una vez al mes las liquidaciones de los billetes y conocimientos, para que éste pueda revisarlas.

- e) Tendrá un servicio organizado de reservas (CRO) tanto en Grecia como en Ancona en Italia. Este servicio podrá ser utilizado por la clientela del propietario, tanto de pasajeros como de vehículos (industriales y de turismo), tanto en dirección hacia el extranjero como hacia Grecia. Se ocupará asimismo de prestar cualquier servicio aduanero o portuario y de obtener la autorización de tránsito para Ancona-Corfú-Cefalonia-El Pireo-Paros-Heraklion.

- f) Organizará oficinas para la prestación de servicios de agente portuario en los puertos de Ancona, Corfú, Cefalonia, El Pireo y Paros, intentando satisfacer las necesidades habituales y responder a cualquier necesidad funcional del buque.

- g) Representará al propietario en el interior y en el extranjero en relación con las autoridades portuarias y demás autoridades estatales, con las que mantendrá las mejores relaciones posibles para responder de manera normal y constante a las necesidades del buque.

- h) Dispondrá todo lo necesario para el embarque y desembarque de los pasajeros y vehículos y para la carga y descarga de las mercancías y pagará los gastos de transporte o de utilización del buque.

- i) Se encargará y responderá de manera eficaz a cualquier necesidad del buque en los puertos de Ancona, Corfú, Cefalonia, El Pireo y Paros.

- j) Representará asimismo (si el propietario se lo pide en la misma línea o en otra línea Grecia-Italia-Grecia) a otros buques del propietario, en las condiciones y según las disposiciones que se determinen en un contrato separado.

- k) Nombrará bajo su responsabilidad agentes (sean o no portuarios) tanto en Grecia como en el extranjero. Responderá frente al propietario del respeto por parte de los agentes del extranjero y del interior de las obligaciones derivadas de la gestión de los fletes del buque y estará obligado a poner fin a las actividades de los citados agentes en caso de razón grave así como, por supuesto, si el propietario se lo solicita por escrito.

- l) Hará todo lo necesario para lograr (si se lo pide el propietario) la colaboración con otras sociedades, actuando siempre en interés del propietario y protegiendo los intereses de éste mediante una colaboración sistemática con él. Seguirá, a costa del propietario, las exposiciones y los congresos turísticos y marítimos en los países y puertos de escala de los buques (para informarse sobre las novedades en general en el transporte y la organización de fletes) y se encargará de organizar ocasionalmente, en el extranjero y en Grecia, congresos y seminarios de agentes generales del extranjero y de otros empresarios adecuados, bajo la supervisión de la administración del propietario, para actualizar la política general y la planificación de la explotación, con el fin proteger y promover la sociedad Minoan Lines.

Debe observarse que el producto de los fletes obtenidos en las oficinas establecidas en Creta o en el buque se cargará al propietario y se compensará en cada liquidación de las cuentas.

- m) Se ocupará de la organización de todo tipo de fletes en transportes interiores o hacia el extranjero. Se encargará de cualquier cuestión u operación relativa al buque que gestiona. Asumirá y liquidará las operaciones de recaudación y de

pago referentes al buque tanto en el extranjero como en el interior. Controlará las cuentas de los agentes en Grecia y en el extranjero y los movimientos de las cuentas de ingresos en divisas del buque.»

132 En primer lugar, del contenido de dicho artículo II se desprende que la Comisión actuó acertadamente al estimar que la relación contractual existente entre ETA y la demandante cumplía el requisito relativo a la exclusividad de la representación. Además, las partes no discuten que, en la práctica, ETA no representaba a ninguna otra sociedad, al menos en las líneas marítimas contempladas en la Decisión. Esta conclusión no queda desvirtuada por el hecho de que ETA celebrase un acuerdo con Strintzis para representar a los buques de esta sociedad, de acuerdo con la asociación que dicha sociedad y la demandante habían decidido establecer. Por otra parte, la demandante no ha negado la afirmación de la Comisión según la cual esta colaboración no se puso en práctica.

133 En segundo lugar, este artículo del contrato confirma la tesis de la Comisión según la cual ETA actuaba por cuenta de la demandante sin asumir ningún riesgo económico y su retribución estaba fijada en función del número de billetes que vendía. A este respecto, es necesario destacar que la demandante no ha respondido a la alegación formulada por la Comisión en su escrito de contestación a la demanda según la cual de los contratos no resulta que ETA asumiese ningún riesgo financiero derivado de la prestación de servicios de transbordadores roll-on roll-off entre Grecia e Italia o de la ejecución de los contratos celebrados con terceros en relación con dichos servicios.

134 Asimismo, como destacó la Comisión en el considerando 137 de la Decisión, todas las pruebas escritas ponen de manifiesto el hecho de que el Sr. Sfinias, representante legal y administrador de ETA, representaba a la demandante firmando todos los télex y fax dirigidos a las demás sociedades en nombre de ésta. Estos documentos demuestran que el Sr. Sfinias sólo mencionaba a ETA en su correspondencia cuando se dirigía a la demandante en su condición de agente.

- 135 Del mismo modo, cuando las demás sociedades respondían a su vez a los fax o télex enviados por el Sr. Sfinias, no dirigían sus respuestas a ETA sino a «Minoan» o a «Minoan Atenas», aunque remitían sus documentos destinados a Minoan al Sr. Sfinias, al número de télex de ETA. Además, del contenido de los télex y fax se desprende que las compañías marítimas competidoras de la demandante consideraban que las declaraciones hechas por el Sr. Sfinias correspondían efectivamente a la opinión de su competidora, la demandante, circunstancia que no sorprende ya que el propio Sr. Sfinias fomentaba esta idea al indicar el nombre de Minoan como remitente de las cartas que enviaba desde la oficina de ETA.
- 136 En tales circunstancias, el hecho de que en los télex de que se trata siempre aparezcan las siglas de ETA (al principio o al final del documento) no es pertinente en el caso de autos para determinar el remitente y el destinatario real de los mensajes, al contrario de lo que afirma la demandante. En efecto, la impresión de las siglas ETA en los télex a los que se refiere la demandante se hace de manera automática por los aparatos de télex y no indica más que la identidad del propietario de la línea telefónica. El hecho de que las demás empresas que participaban en la infracción considerasen el número de télex de ETA como el número de contacto de Minoan muestra claramente que, para las citadas empresas, ETA no era más que un órgano de Minoan. Esto pone de manifiesto que las demás compañías marítimas estaban convencidas de que ETA actuaba por cuenta de la demandante y con su autorización, lo que apoya la conclusión de que ETA se comportaba en el mercado como una auxiliar integrada en la empresa de la demandante.
- 137 Por último, el hecho de que la respuesta de 20 de noviembre de 1992 a una solicitud de información remitida por la Comisión a la demandante estuviera redactada en un papel con membrete que indicaba como domicilio de Minoan una dirección que posteriormente resultó ser la de ETA y de que este escrito estuviera firmado por el Sr. Sfinias, bajo el logotipo de Minoan y sin indicar que el firmante no era un administrador de la empresa sino su agente, confirma esta conclusión. Al actuar así, la demandante confirmó que ETA no era más que un órgano auxiliar, ordenándole que respondiese a las solicitudes de información que la Comisión le había enviado a la dirección que, según creía, era la suya y que sin embargo resultó ser la de ETA. Por lo demás, esto queda confirmado por el hecho de que la demandante, en su escrito de respuesta a la Comisión, no mencionase la

circunstancia de que era una sociedad distinta la que respondió a las solicitudes de información ni tampoco los motivos por los cuales una sociedad que no era la destinataria del escrito de la Comisión respondió a éste. No puede acogerse la alegación de la demandante según la cual ordenó al Sr. Sfinias que respondiese debido a la naturaleza técnica de la información solicitada, ya que este hecho no podía impedir a la demandante responder personalmente. En cualquier caso, si la demandante hubiese tenido dificultades para entender las preguntas formuladas por la Comisión o para reunir los datos para contestar a ellas, podría haber respondido personalmente a la solicitud de información después de pedir a ETA que le proporcionase los datos necesarios.

138 Se desprende de lo anterior que la Comisión actuó acertadamente al estimar que ETA debía ser calificada de «*longa manus*» de la demandante y que ambas sociedades formaban una misma entidad económica a efectos de la aplicación del Derecho de la competencia y de la imputación a la demandante de las actuaciones de ETA contempladas en la Decisión.

139 La demandante no puede ampararse, contra esta conclusión, en el supuesto desconocimiento de las actividades realizadas por ETA ni en la falta de autorización o de aprobación por su parte a ETA para que emprendiese una colaboración ilegal.

140 En primer lugar, de las cláusulas del artículo II del contrato de gestión se deduce que ETA disponía de un amplio poder de representación y que estaba facultada para gestionar los buques de la demandante en las líneas internacionales y obligada a ocuparse de cualquier cuestión relativa a dichos buques, lo que sin duda incluía la determinación de las tarifas que la demandante aplicaba en las líneas internacionales. Como ha destacado la propia demandante, ETA, en su condición de agente general de la demandante, era competente para las cuestiones referentes a las líneas internacionales y a los pasajeros. En consecuencia, la materia objeto de los acuerdos ilegales a que se refiere la Decisión, a saber la determinación de las tarifas internacionales, estaba efectivamente comprendida en el ámbito del mandato recibido por ETA y en el de su relación contractual con la demandante.

- 141 La demandante invoca la carta enviada por ETA el 14 de septiembre de 1993 para intentar demostrar que un determinado número de actuaciones de esta sociedad no se derivaban del marco contractual existente entre ambas sociedades y deduce de ello que dichas actuaciones no pueden imputársele válidamente. En esta carta, ETA distinguía los servicios prestados en el marco de la relación contractual y las prestaciones que iban más allá de las obligaciones contractuales. Sin embargo, lo que importa es que las citadas prestaciones efectivamente se realizaban para la demandante y en su nombre. Pues bien, procede señalar que entre estas prestaciones figuraba lo que el autor de la carta calificaba de «servicios» que había prestado a la demandante, entre los cuales aparecía «la paz en materia de tarifas» que había logrado instaurar con una veintena de sociedades o «las tarifas que siempre [había] conseguido fijar en beneficio de Minoan». Se desprende de ello que esta carta confirma que ETA actuaba en todos los casos por cuenta de la demandante y en especial en todo lo relativo a los acuerdos ilegales sobre tarifas.
- 142 Además, es necesario observar que las alegaciones basadas en el desconocimiento y la falta de aprobación de las actuaciones de ETA quedan contradichas por las pruebas que figuran en los autos. La alegación de que la demandante no estaba al tanto de las colusiones es desmentida por el télex de 21 de mayo de 1992, mencionado en el considerando 30 de la Decisión, y por los télex de 25 de febrero y de 27 de mayo de 1992, que muestran claramente que la demandante estaba informada de las conversaciones relativas a las tarifas que ETA mantenía con otras sociedades. Si, como alega la demandante, el télex de 25 de febrero de 1992 no prueba que ordenase a ETA iniciar negociaciones respecto a las tarifas, no deja de ser cierto que pone de manifiesto que la demandante estaba enterada de dichas negociaciones.
- 143 Por lo que respecta al télex de 21 de mayo de 1992, basta con recordar los términos utilizados por su autora, ETA, para dirigirse a la demandante:

«Les informamos de que va a convocarse una conferencia de representantes de las compañías de transporte marítimo que operan en la ruta Patras-Ancona para preparar la nueva tarifa de 1993.

Los principales puntos del orden del día son los siguientes:

- baremo de la línea de Trieste,
- baremo para los vehículos de camping,
- descuentos de grupo,
- revisión de los precios de restauración para 1992/1993,
- política sobre ascenso a la categoría superior (upgrading),
- comisiones de las agencias de viajes y de los agentes centrales.

Les informaremos sobre lo que suceda.»

¹⁴⁴ Por lo que se refiere, a continuación, al télex de 27 de mayo de 1992, en él ETA informó a la demandante sobre el desarrollo de la reunión y declaró lo siguiente:

«Les enviamos información sobre las propuestas que presentamos en la reunión de las cuatro compañías de transporte marítimo que, con algunas diferencias de

menor importancia para Karageorgis y Srintzis, fueron aceptadas. Anek no se pronunció al respecto y contestará dentro de diez días.

- Aumento general del 3 % respecto al baremo de 1992 en marcos alemanes.

- El baremo en dracmas se fijará sobre la base del tipo de cambio actual del marco en dracmas y los baremos en las demás divisas europeas se establecerán sobre la base del tipo de cambio del dracma respecto a dichas divisas.

- Aumento del 6 % de la tarifa “cubierta”.

- Aumento del 30 % para los vehículos de la categoría 4 y del 50 % para los vehículos de la categoría 5 (estos aumentos interesan particularmente a Minoan para el buque Erotokritos).

- Incorporación de las tasas portuarias, que pasan de 15 a 18 DM (para compensar el pago de la comisión), al precio del billete, con el fin de evitar los problemas que surgieron en Igoumenitsa.

- Adaptación inmediata de la tarifa para los restaurantes de 2.600 dracmas a 3.000 dracmas.

- Aumento inmediato del 5 % de la tarifa de los vehículos industriales en la línea de Ancona.

- Aumento inmediato del 20 % de la tarifa de los vehículos industriales en la línea de Trieste respecto a la tarifa aplicable en la línea de Ancona (las sociedades Karageorgis y Strintzis se limitan al 15 %).

- Supresión inmediata del descuento del 20 % en la tarifa de pasajeros que anunciaba Anek para su buque *Kydon II*.

- Fijación de la tarifa de pasajeros y turismos en la línea de Trieste para 1993 un 20 % por encima de la tarifa de la línea de Ancona (propuesta de Minoan; las sociedades Karageorgis y Strintzis proponen un 15 %).

- Descuentos de grupo: idénticos a los de 1992.

- Temporada alta: Italia-Grecia: 26 de junio - 14 de agosto de 1993
Grecia-Italia: 29 de julio - 9 de septiembre de 1993.

Les rogamos que examinen estas posturas adoptadas por su cuenta y que nos den su aprobación.

Les informaremos de cualquier evolución tan pronto como tengamos noticias.»

145 Estos dos documentos ponen de manifiesto que ETA mantenía una política de información con la demandante y, en consecuencia, que ésta tenía conocimiento regularmente de las actuaciones de ETA tomadas en consideración en la Decisión, que le eran manifiestamente favorables. Esto queda asimismo confirmado, por ejemplo, por el télex de 24 de noviembre de 1993, mediante el cual ETA informó a la demandante de que había celebrado un acuerdo en relación con la tarifa para los vehículos industriales, expresándose en los términos siguientes: «en la reunión de hoy se ha acordado [...]». La Comisión podía deducir de los términos de este télex que la demandante sabía que la reunión iba a tener lugar, dado que no se proporciona ninguna explicación al respecto, y que no se opuso a la celebración de la reunión ni del acuerdo. Por último, y por otra parte, es necesario recordar que la demandante reconoció que tenía conocimiento, al menos, de algunos de estos contactos y destacaba que si no se opuso a ellos fue porque pensaba que se realizaban en el marco de la normativa griega y, por tanto, no veía en ellos nada «particularmente grave».

146 A continuación, por lo que se refiere a la alegación de la demandante basada en la falta de aprobación por su parte de las actuaciones de ETA, lo que, a su juicio, impide cualquier imputación de responsabilidad, basta con recordar que en el télex de 27 de mayo de 1992, cuyo contenido ya se ha expuesto, ETA pidió a la demandante su aprobación respecto a los actos realizados por su cuenta. La demandante no puede ampararse en que la Decisión no indique que efectivamente dio su aprobación, ya que, en tales circunstancias, le incumbe a ella aportar la prueba de que se opuso a estos contactos o de que ordenó a ETA revocar el acuerdo controvertido, prueba que no ha presentado. En realidad, se desprende de los autos que sólo después de las inspecciones efectuadas por la Comisión advirtió la demandante expresamente a ETA de que era preciso evitar cualquier actuación que no fuera completamente legal y que pudiera exponer a la demandante a sanciones.

147 Resulta de estas consideraciones que la determinación de las tarifas y de las condiciones aplicables en los buques de la demandante que operaban en las líneas internacionales formaba parte de la esfera de actividades de su agente ETA, que la

demandante era informada regularmente de las actividades realizadas por su agente, incluidos los contactos mantenidos con las demás sociedades para los cuales su agente solicitaba autorización previa o *a posteriori*, y, por último, que la demandante tenía la posibilidad y la potestad de prohibir que su agente realizase actuaciones determinadas, aunque sólo las ejerció después de las inspecciones de la Comisión.

D. Conclusión

148 Del examen de los télex intercambiados entre ETA y la demandante y entre ETA y las demás sociedades que participaron en la infracción, de las respuestas de la demandante a las solicitudes de información de la Comisión y de las demás circunstancias antes examinadas se deduce que ETA actuaba en el mercado en relación con los terceros, clientes, subagentes y competidores de la demandante como órgano auxiliar de ésta y que, por tanto, ambas sociedades formaban una misma y única unidad económica o empresa a efectos de la aplicación del artículo 85 del Tratado. En tales circunstancias, la Comisión estaba facultada para imputar a la demandante los comportamientos contrarios al artículo 85 del Tratado sancionados en la Decisión y en los cuales ETA desempeñó un papel importante.

149 Esta conclusión no se ve afectada por el hecho, que invoca la demandante, de que ambas sociedades tuvieran intereses divergentes, como prueba, según la demandante, el télex que ETA le envió el 26 de mayo de 1994. En este télex, ETA reprochaba a Minoan que, al seguir concediendo créditos en su oficina de Heraklion, estaba minando la iniciativa de ETA destinada a celebrar un acuerdo respecto a la línea con destino en Italia. El hecho de que las dos sociedades tuvieran intereses distintos o incluso opuestos por lo que se refiere a la cuestión de las comisiones percibidas por ETA sobre las ventas de billetes forma parte de las relaciones internas entre ambas sociedades y no obsta para que, en las relaciones con terceros, ETA siempre actuase, por lo que respecta a los acuerdos

controvertidos, en nombre y por cuenta de la demandante. Como ha destacado la Comisión, el hecho probado de que dentro de una entidad económica existan oposiciones acerca del importe de la retribución o sobre distintos aspectos de la colaboración no puede poner en entredicho la existencia de esta entidad a efectos de la aplicación del artículo 85 del Tratado.

150 Resulta de todo lo anterior que las alegaciones de la demandante relativas a la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado, en la medida en que se le imputaron de manera errónea las iniciativas y actuaciones de ETA, carecen de fundamento.

151 Por tanto, procede desestimar en su totalidad el segundo motivo.

Sobre el tercer motivo, formulado con carácter subsidiario y basado en la calificación errónea de los hechos del caso de autos como acuerdos prohibidos en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado

A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado, en la medida en que las empresas no disponían de la autonomía necesaria, ya que su conducta estaba impuesta por el marco normativo y por las incitaciones de las autoridades griegas

Alegaciones de las partes

152 La demandante hace referencia a las circunstancias jurídicas y geopolíticas muy particulares que rodeaban a los hechos del caso de autos y que considera determinantes para explicar el comportamiento de las empresas implicadas.

- 153 En primer lugar, la demandante destaca la importancia vital que Grecia concede a la ruta marítima entre Grecia e Italia, por ser la única vía de comunicación directa con los países de la Unión Europea, y sostiene que, por este motivo, los servicios de transporte prestados en las líneas entre Grecia e Italia constituyen servicios de interés público desde el punto de vista de las autoridades griegas. En efecto, afirma que la garantía de funcionamiento de estas líneas, de manera permanente y regular, era y sigue siendo una prioridad para el Gobierno griego, como se desprende, por lo demás, del escrito de 17 de marzo de 1995 remitido a la Comisión por el Representante Permanente adjunto de Grecia ante las Comunidades Europeas.
- 154 En segundo lugar, la demandante expone los rasgos esenciales de la legislación nacional aplicable a la Marina mercante en Grecia y de la política seguida por el Ministerio de la Marina Mercante griego.
- 155 Así, la demandante recuerda que el transporte marítimo en Grecia está regulado por el Código de Derecho público marítimo, por el Código de Derecho privado marítimo y por otras normativas particulares que contienen disposiciones relativas a la competencia desleal en los transportes marítimos, entre las cuales se encuentra la Ley nº 4195/1929. La demandante afirma que, en virtud de estas disposiciones, la actividad de las compañías de transporte marítimo se rige por un marco legal y reglamentario muy estricto, que incluye una prohibición de cualquier competencia desleal. Por último, la demandante destaca que la Ley nº 4195/1929 sobre competencia desleal no afecta únicamente al comportamiento de las compañías marítimas en las líneas interiores, sino que se refiere también a su comportamiento en las líneas con destino en el extranjero.
- 156 A continuación, la demandante expone los rasgos principales de la política seguida por el Ministerio de la Marina Mercante que considera relevantes para entender el comportamiento de las empresas en el caso de autos. Sostiene que dicho Ministerio adopta todas las medidas necesarias sobre la base de la citada normativa y hace uso de todas las facultades que ésta le atribuya. Estas medidas incluyen en particular: a) la concesión de «licencias de explotación» para las líneas nacionales, incluida la parte nacional de los trayectos internacionales; b) la ratificación de tarifas uniformes y obligatorias para las rutas nacionales o para la

parte nacional de las rutas internacionales, como la sección Patras-Igoumenitsa-Corfú, lo que repercute forzosamente en las tarifas aplicables a la parte internacional del trayecto; c) la aprobación anual de las rutas mediante orden ministerial que corresponde a la potestad discrecional del ministro competente y, cuando se adopta, obliga a las compañías a respetar las rutas aprobadas, lo que equivale a un reparto periódico del mercado por el Estado; d) el control de la inmovilización de los buques, con el fin de garantizar el tráfico en las citadas rutas obligatorias, que puede ir hasta la prohibición de la inmovilización, siendo sancionable con multas la inmovilización que exceda del período concedido, y e) la imposición de negociaciones obligatorias entre las compañías marítimas para programar y coordinar las rutas antes de que los planes de ruta sean aprobados por el Ministerio de la Marina Mercante para el año siguiente, en el marco de nuevas negociaciones entre dicho Ministerio y las compañías.

- 157 Por lo que se refiere, más particularmente, a las líneas entre Grecia e Italia, la demandante afirma que la importancia vital de estas vías de transporte para Grecia y la necesidad de favorecer el desarrollo del turismo en este país han provocado que todos los Gobiernos griegos quieran garantizar su funcionamiento sin obstáculos, de manera regular y permanente, con servicios de una calidad tan elevada y a un coste tan bajo como sea posible.
- 158 La demandante sostiene que este marco normativo y esta política del Ministerio de la Marina Mercante crearon un clima que no sólo favorecía, sino que también imponía esencialmente contactos, concertaciones y negociaciones entre las compañías marítimas en relación con los parámetros fundamentales de su política comercial. La demandante expone cómo, en la práctica, las tarifas de las líneas nacionales eran fijadas por el Ministerio de la Marina Mercante.
- 159 La demandante afirma que, habida cuenta de esta práctica, las compañías debían ponerse de acuerdo no sólo sobre las rutas, sino también sobre las tarifas aplicables en las líneas nacionales, para someter al Ministerio una propuesta con

vistas a la aprobación de dichas tarifas. Según la demandante, esto explica los contactos, las concertaciones, los intercambios de información y los «acuerdos» sobre las tarifas, que se extendían a los eventuales ajustes de estas tarifas derivados de la inflación y de las constantes fluctuaciones del tipo de cambio del dracma griego respecto a las divisas extranjeras. La demandante alega que, en estas circunstancias, los intercambios de información entre las compañías marítimas son casi naturales e ineludibles, y esto afecta a las tarifas aplicadas en todo el trayecto, que, en el caso de la línea Patras-Igoumenitsa-Corfú-Italia, abarcan tanto la fracción puramente nacional (Patras-Igoumenitsa-Corfú) como la parte internacional de la línea, ya que los demás parámetros para la fijación de las tarifas nacionales se calculan asimismo sobre la base de la línea completa y no sólo de la parte nacional de la línea, lo que por lo demás responde a la lógica comercial normal.

160 La demandante considera que la exactitud de las afirmaciones anteriores se ve confirmada por el contenido del escrito de 17 de marzo de 1995, remitido a la Comisión por el Representante Permanente adjunto de Grecia ante las Comunidades Europeas, el Sr. Vassilakis, del cual se desprende que la fijación administrativa de las tarifas para la parte nacional de las líneas correspondientes es un factor que tiene impacto sobre las tarifas de la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia, en la medida en que dichos precios cumplen una función de precios indicativos. A tenor de este escrito, un segundo factor son las incitaciones que el Ministerio de la Marina Mercante dirige a las compañías marítimas para que las tarifas aplicadas en la parte internacional de las líneas se mantengan en un nivel poco elevado y para que los aumentos anuales no superen la tasa de inflación. El tercer factor que menciona dicho escrito está constituido por la normativa griega en materia de competencia desleal, en particular por la Ley n° 4195/1929, que prohíbe la aplicación en las líneas internacionales de tarifas irrisorias y desproporcionadas en relación con las exigencias de seguridad y comodidad de los pasajeros y cualquier reducción de precios respecto a las tarifas generalmente aplicadas en el puerto y permite al Ministerio de la Marina Mercante intervenir imponiendo precios mínimos y máximos. Por último, la demandante alega que el Ministerio de la Marina Mercante puede permanentemente incitar a las compañías marítimas a evitar cualquier forma de guerra comercial entre ellas, para no verse obligado a intervenir y hacer uso de las facultades que le reconoce la Ley n° 4195/1929.

- 161 Por otra parte, la demandante hace referencia más precisamente a la manera en que la Decisión (considerandos 98 a 108) alude al papel desempeñado por los poderes públicos griegos. Critica el hecho de que la Decisión se limitase a exponer los argumentos de las empresas al respecto sin examinar el fondo de éstos. A juicio de la demandante, la Decisión incurre en un error grave por lo que se refiere a la apreciación de las circunstancias de hecho, ya que la Comisión debiera haber otorgado una importancia particular a la concurrencia simultánea de todos los parámetros pertinentes, a saber, el carácter de interés público de los servicios de transporte prestados en las líneas entre Grecia e Italia, el establecimiento de tarifas uniformes y obligatorias para las líneas internacionales o para la parte interior de las líneas internacionales, la limitación de los aumentos de tarifas en las líneas internacionales, la prohibición de la competencia desleal por medio de los precios derivada de la Ley nº 4195/1929, los costes fijos resultantes de la limitación de la inmovilización de los buques a dos meses, salvo fuerza mayor, la obligación de emplear tripulaciones compuestas exclusivamente por nacionales griegos, o comunitarios, que están protegidos por las estrictas disposiciones de la normativa helénica relativa a los marineros, la obligación de reservar un espacio mínimo a los vehículos industriales que transportan productos sensibles, tales como las frutas y verduras frescas, obligación que se traduce, especialmente en temporada alta, en la pérdida de los beneficios que podrían obtenerse si este espacio se destinase al transporte de turistas, que provocarían la presencia de un número mayor de pasajeros y por tanto ingresos adicionales [véase el punto 18, letra d), del memorándum confidencial de 6 de octubre de 1994 remitido por Minoan a la Comisión de las Comunidades Europeas]. Pues bien, si la Comisión hubiese apreciado correctamente el escrito procedente de la Representación Permanente, debería haber concluido que el cúmulo de todos los parámetros citados expresamente en dicho escrito tiene un impacto decisivo en la autonomía de las compañías marítimas griegas para planificar y elaborar su política de precios.
- 162 La demandante alega que, habida cuenta de estas circunstancias, en el caso de autos no es aplicable el artículo 85, apartado 1, del Tratado, dado que el citado «efecto acumulativo» era consecuencia de medidas legales y reglamentarias que, en conjunto, limitan de manera decisiva la autonomía de las compañías marítimas, en particular por lo que se refiere a la elaboración de sus tarifas para la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia. A este respecto, la demandante invoca en particular la sentencia *Suiker Unie y otros/Comisión*, antes citada y la sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de octubre de 1987, *Vlaamse Reisbureaus* (311/85, Rec. p. 3801), en las cuales el Tribunal de Justicia reconoció que determinadas normativas estatales y, en particular, las disposiciones en materia de competencia desleal pueden restringir de hecho la libertad de empresa de los operadores sometidos a dichas normativas.

163 La demandante añade que el efecto acumulativo de las citadas disposiciones tiene otra consecuencia importante, consistente en las distorsiones de la competencia que provoca, dado que sólo algunas de las compañías que operan en las líneas entre Grecia e Italia están sometidas a este marco normativo, a saber las compañías cuyos buques enarbolan pabellón griego y que, por tanto, deben estar en posesión de la licencia de explotación necesaria, cuya concesión lleva aparejada, como en el caso de los buques de Minoan, la imposición de una serie de obligaciones muy gravosas. En cambio, las otras compañías marítimas que operan también en las líneas entre Grecia e Italia no están sometidas al marco normativo citado y, por consiguiente, tienen total libertad para programar su actividad comercial basándose únicamente en el criterio del lucro.

164 En el supuesto de que el Tribunal de Primera Instancia considere que la demandante participó directamente en los contactos y negociaciones controvertidos, ésta alega que su comportamiento tenía por objeto simplemente ajustarse o dar la impresión de que se ajustaba al marco normativo existente en Grecia, caracterizado por la imposición a las empresas de obligaciones positivas, como la obligación de negociar con el fin de que fijar los itinerarios y las tarifas interiores, y de obligaciones de no hacer, como la de evitar cualquier acto de competencia desleal en relación con los precios. La demandante señala que la falta de respeto del marco legal y reglamentario podía dar lugar a una serie de intervenciones estatales, como la imposición por el Ministerio de la Marina Mercante de precios mínimos y máximos en caso de competencia desleal y de sanciones graves, mientras que el incumplimiento de los «acuerdos» a que se refiere la Decisión no podía provocar ninguna sanción, ya que entre las empresas afectadas no se había acordado ningún mecanismo de coerción.

165 Por último, la demandante niega que esta actitud de conformidad con la normativa en materia de competencia desleal pueda considerarse restrictiva de la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

166 En tales circunstancias, la demandante concluye que su comportamiento en el caso de autos no se encuadra en el ámbito de aplicación del artículo 85 del Tratado y que, en cualquier caso, si se considerase que algunos aspectos

accesorios de su conducta se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación de esta disposición, la infracción cometida no sería grave, habida cuenta del contexto jurídico y económico en el que se produjo y del efecto acumulativo de los distintos parámetros que tuvieron una incidencia decisiva en su comportamiento.

- 167 La Comisión rechaza la alegación de la demandante según la cual el marco legal y reglamentario derivado de la política del Ministerio de la Marina Mercante griego tuvo el efecto acumulativo de limitar la autonomía de las empresas a que se refiere la Decisión.
- 168 En primer lugar, por lo que respecta al marco legal y reglamentario que regula el funcionamiento de la Marina mercante en Grecia, la Comisión se opone a determinadas afirmaciones de la demandante relativas a su alcance y a su influencia sobre el tráfico internacional y considera necesario aportar algunas precisiones importantes.
- 169 Primero, señala que la concesión de una licencia de explotación, la fijación de tarifas obligatorias, la aprobación anual de los trayectos y el control de la inmovilización de los buques por el Ministerio de la Marina Mercante griego afectan a las líneas nacionales y no a las líneas internacionales.
- 170 A continuación, la Comisión alega que ni la celebración entre las empresas incriminadas de acuerdos destinados a fijar las tarifas de las líneas nacionales ni la celebración de consultas y el intercambio de datos confidenciales entre las sociedades de que se trata en relación con las líneas nacionales están previstos por una disposición legal y que, en cualquier caso, aunque el Ministerio de la Marina Mercante griego favoreciese de hecho este tipo de práctica, ello sólo afectaría a las líneas nacionales.

171 Por otra parte, la Comisión se refiere a la naturaleza de los servicios de transporte prestados en las líneas entre Grecia e Italia y a su calificación como «servicios de interés público». No cree que pueda interpretarse que el escrito de 17 de marzo de 1995 del Representante Permanente adjunto de Grecia ante las Comunidades Europeas demuestre que los servicios de transporte prestados en las líneas entre Grecia e Italia deban ser calificados de «servicios de interés público». En la medida en que, mediante esta afirmación, la demandante sostiene que debiera ser considerada una empresa «encargada de la gestión de servicios de interés económico general» y, en consecuencia, que sólo está sometida a las normas de la competencia si la aplicación de dichas normas no le impide, jurídicamente o de hecho, cumplir la misión que le ha sido confiada, la Comisión alega que en las circunstancias del caso de autos no se cumplen los requisitos de aplicación del concepto de «empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general». La Comisión indica que este concepto debe interpretarse de manera restrictiva, ya que corresponde a una disposición que permite, en determinadas circunstancias, no aplicar las normas del Tratado.

172 Además, la Comisión se opone a la alegación según la cual la concurrencia acumulativa de los parámetros mencionados, que supuestamente influyeron en las tarifas aplicables a la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia, limitó la autonomía de las empresas para planificar y determinar su política de tarifas. La Comisión añade que, aun suponiendo que la influencia de los parámetros invocados en la fijación de las tarifas de que se trata resultase cierta, en cualquier caso sería indirecta y parcial y no permitiría considerar que, en el caso de autos, las empresas se veían privadas de cierto margen de autonomía en la definición de su política de tarifas. A este respecto, la Comisión cita la jurisprudencia según la cual los artículos 85 y 86 del Tratado pueden aplicarse si la legislación nacional deja la posibilidad de una competencia que puede ser obstaculizada, restringida o falseada por el comportamiento voluntario de las empresas (sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de noviembre de 1997, Comisión y Francia/Ladbroke Racing, asuntos acumulados C-359/95 P y C-379/95 P, Rec. p. I-6265, apartado 34).

173 A juicio de la Comisión, de lo anterior se desprende que, para poder considerar que una determinada conducta queda fuera de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, deben cumplirse los siguientes requisitos según la jurisprudencia: a) debe haber una disposición reglamentaria coercitiva, que pueda afectar al funcionamiento de la competencia dentro del mercado común y en los

intercambios entre los Estados miembros; b) dicha disposición reglamentaria no debe estar vinculada a un comportamiento de empresas incluido en el ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado; c) las empresas deben simplemente observar la citada disposición reglamentaria.

- 174 Pues bien, la Comisión estima que en el presente asunto no se reúnen los requisitos mencionados.
- 175 La Comisión considera acreditado que las empresas a que se refiere la Decisión, entre las cuales se encuentra la demandante, actuaban de manera autónoma al decidir su política comercial y tenían por costumbre celebrar entre ellas acuerdos prohibidos con objeto de fijar las tarifas aplicables en las líneas internacionales, con independencia de que pudieran tener en cuenta la Ley y las incitaciones del Ministerio de la Marina Mercante griego.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 176 De la jurisprudencia se desprende que los artículos 85 y 86 del Tratado sólo se refieren a los comportamientos contrarios a las normas sobre la competencia que hayan sido adoptados por las empresas por iniciativa propia (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 20 de marzo de 1985, Italia/Comisión, 41/83, Rec. p. 873, apartados 18 a 20; de 19 de marzo de 1991, Francia/Comisión, C-202/88, Rec. p. I-1223, apartado 55; de 13 de diciembre de 1991, GB-Inno-BM, C-18/88, Rec. p. I-5941, apartado 20, y Comisión y Francia/Ladbroke Racing, antes citada, apartado 33). Si una legislación nacional impone a las empresas un comportamiento contrario a la competencia, o si crea un marco jurídico que elimina por sí mismo cualquier posibilidad de comportamiento

competitivo por parte de las empresas, no se aplican los artículos 85 y 86. En tal situación, la restricción de la competencia no se debe, como requieren estas disposiciones, a comportamientos autónomos de las empresas (sentencia Comisión y Francia/Ladbroke Racing, antes citada, apartado 33; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 7 de octubre de 1999, Irish Sugar/Comisión, T-228/97, Rec. p. II-2969, apartado 130, y de 30 de marzo de 2000, Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali/Comisión, T-513/93, Rec. p. II-1807, apartado 58).

177 Por el contrario, cabe aplicar los artículos 85 y 86 del Tratado si la legislación nacional deja subsistir la posibilidad de una competencia que puede ser obstaculizada, restringida o falseada por comportamientos autónomos de las empresas (sentencias del Tribunal de Justicia de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck y otros/Comisión, asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, Rec. p. 3125, apartado 126, y Comisión y Francia/Ladbroke Racing, antes citada, apartado 34; sentencias del Tribunal de Primera Instancia Irish Sugar/Comisión, antes citada, apartado 130, y Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali/Comisión, antes citada, apartado 59).

178 Asimismo, procede recordar que la posibilidad de excluir del ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado un determinado comportamiento contrario a la competencia debido a que ha sido impuesto a las correspondientes empresas por la legislación nacional existente o porque ésta ha eliminado cualquier posibilidad de comportamiento competitivo por su parte, ha sido utilizada de forma restrictiva por los órganos jurisdiccionales comunitarios (sentencias Van Landewyck y otros/Comisión, antes citada, apartados 130 y 133; e Italia/Comisión, antes citada, apartado 19; sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1985, Stichting Sigarettenindustrie y otros/Comisión, asuntos acumulados 240/82 a 242/82, 261/82, 262/82, 268/82 y 269/82, Rec. p. 3831, apartados 27 a 29; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1996, Asia Motor France y otros/Comisión, T-387/94, Rec. p. II-961, apartados 60 y 65, y Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali/Comisión, antes citada, apartado 60).

179 Así, cuando no existe una disposición reglamentaria obligatoria que imponga un comportamiento contrario a la competencia, la Comisión sólo puede concluir que los operadores imputados carecían de autonomía si se pone de manifiesto, sobre la

base de indicios objetivos, pertinentes y concordantes, que este comportamiento les fue impuesto unilateralmente por las autoridades nacionales mediante el ejercicio de presiones irresistibles tales como la amenaza de adopción de medidas estatales que pudieran ocasionarles pérdidas importantes (sentencia Asia Motor France y otros/Comisión, antes citada, apartado 65).

- 180 En el caso de autos, la tesis de la demandante consiste en sostener que el marco legal y reglamentario existente en Grecia y la política llevada a cabo por el Ministerio de la Marina Mercante griego limitaron de manera decisiva la autonomía de las compañías marítimas, en particular por lo que se refiere a la fijación de las tarifas aplicables tanto en las líneas nacionales como en la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia. La demandante considera que de esto resulta que las compañías marítimas se vieron obligadas a establecer entre ellas contactos, concertaciones y negociaciones relativas a los parámetros fundamentales de su política comercial, tales como los precios.
- 181 Por consiguiente, es preciso determinar si los comportamientos imputados en el caso de autos tienen su origen en la legislación nacional o en la práctica de las autoridades nacionales griegas o si por el contrario corresponden, al menos en parte, a la voluntad de la demandante y de las demás empresas que participaron en los acuerdos. Procede, por tanto, determinar si el marco legal y reglamentario y la política del Ministerio de la Marina Mercante griego tuvieron el efecto acumulativo de eliminar la autonomía de las empresas en relación con la adopción de su política de tarifas en las líneas entre Grecia e Italia y, en consecuencia, de suprimir cualquier posibilidad de comportamiento competitivo entre ellas.
- 182 La Marina mercante está regulada en Grecia por el Código de Derecho público marítimo, por el Código de Derecho privado marítimo y por otras normativas particulares que contienen disposiciones relativas a la competencia desleal en los transportes marítimos, entre las cuales se encuentran la Ley n° 4195/1929, sobre competencia desleal, y la Ley n° 703/1977, sobre la libre competencia, que entró en vigor el 1 de enero de 1979 con vistas a la adhesión de la República Helénica a las Comunidades Europeas.

183 Ejerciendo las facultades que la citada legislación le atribuye, el Ministerio de la Marina Mercante griego adopta, entre otras, las siguientes medidas: a) la concesión de «licencias de explotación» para las líneas nacionales, incluida la parte nacional de los trayectos internacionales; b) la ratificación de tarifas uniformes y obligatorias para las rutas nacionales o para la parte nacional de las rutas internacionales, como la sección Patras-Igoumenitsa-Corfú; c) la aprobación anual de las rutas; d) el control de la inmovilización de los buques, con el fin de garantizar la realización de las citadas rutas obligatorias; e) la imposición de negociaciones obligatorias entre las compañías marítimas para programar y coordinar las rutas antes de que los planes de ruta sean aprobados por el Ministerio de la Marina Mercante para el año siguiente, en el marco de nuevas negociaciones entre dicho Ministerio y las compañías.

184 Las partes están de acuerdo en que la concesión de licencias de explotación, la fijación de tarifas obligatorias, la aprobación anual de los trayectos y el control de la inmovilización de los buques por el Ministerio de la Marina Mercante griego afectan a las líneas marítimas nacionales y no a las líneas internacionales. Además, la Comisión ha precisado en sus escritos procesales, sin que la demandante lo haya negado, que la obligación de realizar trayectos regulares derivada de la licencia de explotación afecta únicamente a los buques de pabellón griego que operan exclusivamente en líneas nacionales o que operan en líneas internacionales, pero en este caso sólo les afecta por lo que se refiere a la parte nacional de los trayectos. La Comisión ha señalado asimismo, sin que la demandante lo haya negado, que las empresas tenían libertad para elegir si operaban en líneas internacionales que incluyesen o no una parte nacional, o incluso sólo en líneas exclusivamente nacionales. En consecuencia, si una empresa había escogido operar en líneas internacionales sin parte nacional no necesitaba obtener una licencia de explotación ni debía respetar los compromisos que dicha licencia lleva aparejados.

185 Por otra parte, para fijar las tarifas de las líneas nacionales, el Ministerio de la Marina Mercante pedía a las compañías marítimas que le presentasen propuestas globales para cada una de las líneas nacionales, justificando los importes propuestos sobre la base de los costes de explotación, de la inflación, de la rentabilidad de las líneas, de la frecuencia de los trayectos, etc. Posteriormente, habida cuenta de las tarifas propuestas, de su justificación y de otros criterios más generales relativos a la política global del Gobierno y después de recabar el

dictamen de la Comisión de precios e ingresos del Ministerio de Hacienda griego, el Ministerio aprobaba o modificaba las propuestas, aprobación o modificación que de hecho adoptaba la forma de una fijación de las tarifas de que se trataba. Por tanto, la fijación administrativa de las tarifas para la parte nacional de las líneas correspondientes tiene impacto sobre las tarifas de la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia, en la medida en que dichas tarifas cumplen una función de precios indicativos.

- 186 La normativa griega en materia de competencia desleal y en particular el artículo 2 de la Ley n° 4195/1929 prohíbe «en las líneas con destino en el extranjero cualquier reducción de las tarifas de pasaje y flete que, con fines de competencia desleal, sitúe los precios en niveles irrisorios y desproporcionados en relación con una retribución razonable y justa de los servicios prestados y con las exigencias de seguridad y comodidad de los pasajeros, o en niveles inferiores a las tarifas generalmente aplicadas en el puerto de que se trate». El artículo 4 de la Ley n° 4195/1929 establece lo siguiente:

«Cuando la libertad de fijación de tarifas en las líneas con destino en el extranjero provoque competencia desleal, el Ministerio de la Marina (Dirección de la Marina Mercante) puede, además de aplicar las disposiciones de los artículos anteriores, tras recabar el dictamen del Consejo de la Marina Mercante, fijar límites inferiores y superiores a las tarifas de pasaje y flete para los servicios de transporte entre los puertos griegos y los del extranjero prestados por buques griegos de transporte de pasajeros. Quedará prohibido sobrepasar estos límites, so pena de imposición de las sanciones previstas en el artículo 3.»

- 187 Además, se ha alegado que el Ministerio de la Marina Mercante incitaba a las compañías marítimas a mantener las tarifas aplicables en la parte internacional de las líneas en un nivel poco elevado y a evitar que los aumentos anuales superasen la tasa de inflación así como cualquier forma de guerra comercial entre ellas, para no verse obligado a intervenir y hacer uso de las facultades que le reconoce la Ley n° 4195/1929.

188 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 Srintzis 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 Srintzis 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) [...]»

- 189 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, Igoumenitsa 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 turistas, 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.»

¹⁹⁰ 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.

¹⁹¹ 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.

- 192 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).

- 193 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.

- 194 Procede añadir que la Ley nº 4195/1929 no contiene una prohibición de reducción de las tarifas aplicables en las líneas internacionales. Si bien esta Ley, que tiene por objeto evitar cualquier competencia desleal entre las compañías navieras que operan en las líneas que unen los puertos griegos con puertos extranjeros, prohíbe entre otras cosas la reducción de las tarifas hasta niveles irrisorios, la salida simultánea desde el mismo puerto de dos o más buques que operen en la misma línea y el incumplimiento del trayecto anunciado (a excepción de los supuestos de fuerza mayor) (artículo 2), no priva a las empresas incriminadas de «cualquier margen de autonomía». Por el contrario, confirma que cada empresa es, en principio, libre de determinar su política de tarifas como desee, siempre que no realice ningún acto de competencia desleal. No cabe en modo alguno interpretar que la prohibición de los actos de competencia desleal obligue a las empresas de que se trata a celebrar acuerdos destinados a fijar las tarifas aplicables en las líneas internacionales. Como no existe una disposición reglamentaria obligatoria que imponga un comportamiento contrario a la competencia, la demandante sólo puede alegar su falta de autonomía si invoca indicios objetivos, pertinentes y concordantes que acrediten que este comportamiento les fue impuesto unilateralmente por las autoridades griegas mediante el ejercicio de presiones irresistibles tales como, por ejemplo, la amenaza de adopción de medidas estatales que pudieran ocasionarles pérdidas considerables.

- 195 Pues bien, las indicaciones contenidas en los escritos de las autoridades griegas antes mencionados prueban que éstas no adoptaron en modo alguno una medida o una práctica que pueda calificarse de «presión irresistible» sobre las compañías marítimas para que celebrasen acuerdos relativos a las tarifas. En consecuencia, la demandante no puede afirmar que las empresas de que se trata se veían privadas de cualquier margen de autonomía en la definición de su política de tarifas y que

el comportamiento contrario a la competencia imputado por la Comisión les fue impuesto por la normativa nacional existente o por la política llevada a cabo por las autoridades griegas.

- 196 Por lo que se refiere a la incitación del Ministerio de la Marina Mercante para que las compañías marítimas mantuviesen tarifas poco elevadas en las líneas internacionales y sus aumentos anuales no superasen los límites de la inflación, si bien el escrito del Ministerio de la Marina Mercante se refiere a una «incitación» informal, no menciona en modo alguno una «imposición unilateral» por su parte. En consecuencia, las sociedades tenían la posibilidad de oponerse a la incitación informal de que se trataba, sin exponerse por ello a la amenaza de adopción de ninguna medida estatal. Por lo demás, el Ministerio griego niega formalmente que pudiera amenazar con retirar las licencias de explotación para las líneas nacionales si las sociedades no alcanzaban un acuerdo sobre las tarifas aplicables en las líneas internacionales, como se desprende de su escrito de 23 de diciembre de 1994.
- 197 En cuanto al parámetro basado en la capacidad del Ministerio de la Marina Mercante griego, en virtud de lo dispuesto en la Ley n° 4195/1929, de fijar en caso de competencia desleal precios mínimos y máximos para evitar una guerra de precios, procede señalar que la citada Ley no priva a las empresas incriminadas de «cualquier margen de autonomía», sino que les da cierta libertad para determinar su política de tarifas siempre que no cometan actos de competencia desleal. En efecto, según el artículo 4 de dicha Ley, el Ministerio de la Marina Mercante sólo tiene derecho a fijar límites inferiores y superiores para las tarifas de que se trata cuando la libertad de que gozan las empresas de fijar de manera autónoma las tarifas en las líneas con destino en el extranjero provoque actos de competencia desleal.
- 198 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar la primera parte de este motivo por infundada.

B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la calificación errónea de los contactos entre las empresas incriminadas como acuerdos prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado

Alegaciones de las partes

- 199 La demandante impugna la calificación jurídica de los contactos mantenidos por las empresas de que se trata realizada por la Comisión. Alega que, si bien los autores de los documentos invocados por la Comisión utilizan a menudo los términos «acuerdo», «acordado» o «estamos de acuerdo», no se trata de «acuerdos» en sentido estricto ni de acuerdos en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, ya que en ningún caso tenían efecto obligatorio y no llevaban aparejados mecanismos de coerción. La demandante afirma que estos «acuerdos» tenían más bien por objeto confirmar la existencia de un marco general de comportamiento que, a su juicio, estaba en cualquier caso impuesto a las empresas por la normativa aplicable a la navegación marítima y por la política del Ministerio de la Marina Mercante. Pues bien, la demandante insiste en precisar que la decisión de cada compañía marítima de apartarse o no de dicho marco correspondía a su responsabilidad exclusiva y dependía de sus preferencias y apreciaciones generales respecto a las consecuencias que se derivarían si lo hiciese. Como la sanción eventual por apartarse del citado marco sólo podía proceder de las autoridades estatales competentes, el riesgo consistía, según la demandante, en que las demás sociedades denunciasen la violación de este marco ante las autoridades competentes o que ellas mismas se apartasen de él, lo que probablemente habría provocado una guerra comercial, debido al círculo vicioso resultante de las disminuciones de precios sucesivas, que habría podido desencadenar la intervención de la autoridad de tutela, a saber el Ministerio de la Marina Mercante, tradicionalmente opuesto a este tipo de prácticas.

- 200 La demandante desea precisar el objeto y el alcance de los «acuerdos» mencionados. Destaca que su objeto eran únicamente las tarifas publicadas de las líneas internacionales. En particular, dichos acuerdos no se referían a la organización de la red comercial, a las comisiones pagadas a los agentes y a las agencias de viajes, a la política de crédito de las sociedades en relación con sus clientes, a la política publicitaria, a los precios de los servicios y bienes ofrecidos en los buques (comida, bebidas, duty free, etc.), a la política en materia de ascenso

a una clase superior, a los descuentos concedidos *ad hoc* respecto a las tarifas publicadas, ya que las demás sociedades y el Ministerio de la Marina Mercante griego difícilmente tenían conocimiento de dichos descuentos, ni a los descuentos aplicados a los vehículos industriales, dado que estas tarifas no se publican. Por último, la demandante sostiene que estos factores esenciales debilitaban aún más los «acuerdos» sobre las tarifas, cuyo alcance era de todas formas limitado.

- 201 La demandante añade que los «acuerdos» a que se refiere la Decisión no se aplicaban en la práctica. Sostiene que se esforzaba en utilizar en la medida de lo posible los estrechos márgenes de maniobra de los que disponía para fijar sus tarifas y que para ello aplicaba descuentos significativos respecto a las tarifas publicadas, en particular en las líneas entre Grecia e Italia, cuando las circunstancias económicas se lo permitían y en el marco de acuerdos específicos celebrados con sus clientes, directamente o por medio de sus agentes, pero que evitaba cualquier publicidad para no exponerse a denuncias de sus competidores o a presiones directas o indirectas de la autoridad de tutela, el Ministerio de la Marina Mercante.
- 202 La demandante se refiere más particularmente a las distintas «infracciones» citadas en la Decisión, año por año, e invoca una serie de consideraciones para demostrar que la Comisión calificó mal los hechos y consideró erróneamente que estaban comprendidos en el ámbito del artículo 85, apartado 1, del Tratado.
- 203 La Comisión afirma que las pruebas que describe con detalle en los considerandos 8 a 42 de la Decisión prueban que la conducta de las empresas inculpas, entre las cuales figura la demandante, sí corresponde a un «acuerdo entre empresas» en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado (véanse los considerandos 97 a 174 de la Decisión).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

1. Consideraciones generales

- 204 En primer lugar, es necesario recordar que, como ya se ha declarado al examinar el motivo anterior, en las circunstancias del caso de autos la demandante no puede ampararse en el marco legal y reglamentario vigente en el sector de la Marina mercante en Grecia para intentar evitar la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado a las conductas contempladas en la Decisión.
- 205 Por tanto, procede examinar si la Comisión calificó acertadamente las conductas contempladas en la Decisión de acuerdos prohibidos por dicha disposición.
- 206 Las pruebas relativas a la existencia y al alcance de las prácticas colusorias sobre las tarifas internacionales entre las empresas incriminadas se exponen en detalle en los considerandos 8 a 42 de la Decisión. Debe señalarse, en primer lugar, que del considerando 169 de la Decisión resulta que la existencia de los contactos, discusiones y reuniones identificados en los citados considerandos de la Decisión fue admitida por la demandante, que, al igual que las demás empresas incriminadas, no negó los elementos de hecho expuestos por la Comisión en su pliego de cargos durante el procedimiento administrativo, circunstancia que justificó una reducción sustancial de la multa impuesta.
- 207 Procede declarar, a continuación, que la calificación de estas conductas como acuerdos en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado no queda desvirtuada por la alegación según la cual los acuerdos no tenían efecto obligatorio y no llevaban aparejados mecanismos de coerción para su aplicación. En efecto, para que exista acuerdo en el sentido 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 (sentencia del

Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, *Mayr-Melnhof/Comisión*, T-347/94, Rec. p. II-1751, apartado 65 y jurisprudencia citada). Como recuerda la Comisión, incluso un «gentlemen's agreement» constituye un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, *Tréfileurope/Comisión*, T-141/89, Rec. p. II-791, apartados 95 y 96 y jurisprudencia citada).

208 Lo mismo sucede con la alegación de la demandante según la cual los acuerdos no se aplicaban en la práctica. En efecto, según jurisprudencia reiterada, el hecho de que un acuerdo que tenga por objeto limitar la competencia no se haya aplicado o seguido no basta para considerar que queda fuera de la prohibición prevista en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, puesto que lo que constituye una infracción es la participación en negociaciones destinadas a limitar la competencia y ello es así aunque los términos del acuerdo no se ejecuten (véase, en este sentido, la sentencia *Mayr-Melnhof/Comisión*, antes citada, apartado 135). Además, procede observar que, al determinar el importe de la multa, la Comisión aceptó que la infracción había producido una limitada repercusión en el mercado y tuvo en cuenta el argumento de las empresas afectadas según el cual no habían aplicado íntegramente los acuerdos específicos sobre precios (considerando 148 de la Decisión). Por tanto, debe desestimarse la alegación formulada por la demandante para intentar demostrar que los acuerdos no estaban comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado y basada en la supuesta falta de aplicación efectiva de dichos acuerdos, sin que sea necesario examinar si, como sostiene la Comisión, en realidad fueron ampliamente ejecutados por la demandante.

209 Por último, el hecho de que las compañías marítimas de que se trata compitiesen entre sí en cierta medida en relación con otros parámetros, tales como los descuentos, la política de crédito, los servicios prestados a bordo de los buques, etc., carece de pertinencia por lo que respecta a la cuestión de si el artículo 85, apartado 1, del Tratado es aplicable a los hechos del caso de autos, ya que es evidente que dicha competencia estaba condicionada y, por tanto, limitada por el acuerdo referente al nivel de las tarifas publicadas o al objetivo a partir del cual podían concederse reducciones y descuentos. En tales circunstancias, el hecho de que las sociedades inculpidas compitiesen entre sí en parámetros distintos de las tarifas sólo puede ser pertinente para determinar el importe de la multa. Pues bien, como ha destacado la Comisión, de los considerandos 148 y 162 de la Decisión se desprende que la Comisión tuvo en cuenta esta circunstancia para evaluar la gravedad de la infracción, para apreciar las circunstancias atenuantes y, en definitiva, para reducir la multa.

210 Habida cuenta de todo lo anterior, debe desestimarse esta parte del motivo.

211 Esta conclusión no queda desvirtuada por las numerosas consideraciones que formula la demandante para explicar o matizar la forma en que, a su juicio, deben entenderse e interpretarse las conductas descritas en la Decisión. Si bien mediante estas consideraciones no se opone de manera explícita a la realidad de dichas conductas, es necesario, no obstante, examinarlas ya que persiguen poner en duda la calificación de los hechos como prácticas colusorias prohibidas y, por tanto, las pruebas recogidas por la Comisión contra la demandante.

212 El examen de estas consideraciones implica un análisis detallado de las pruebas tomadas en consideración en la Decisión (considerandos 8 a 42).

2. Sobre la prueba de las prácticas colusorias sancionadas en el presente asunto

213 La parte dispositiva de la Decisión indica que la Comisión sancionó dos infracciones: por una parte, considera que la demandante, Anek, Karageorgis, Marlines y Strintzis infringieron el artículo 85, apartado 1, del Tratado al haber concertado los precios aplicables a los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Patras y Ancona y, por otra, que la demandante, Anek, Karageorgis, Adriatica, Ventouris y Strintzis infringieron el artículo 85, apartado 1, del Tratado al haber concertado los niveles de las tarifas para camiones aplicables en las rutas que unen Patras con Bari y con Brindisi.

214 En el caso de autos, del tenor de los extractos de los documentos que figuran en los autos y fueron reproducidos en la Decisión se desprende de manera evidente que entre las compañías marítimas que operan en la línea Patras-Ancona existió una concurrencia de voluntades respecto a la aplicación de una política común de precios para los distintos servicios prestados, al menos desde julio de 1987.

- 215 Dichos documentos muestran que estas compañías llevaron a cabo negociaciones directas y regulares con objeto de fijar las tarifas de pasaje y de flete, que tenían lugar cada año para definir los niveles de tarifas para el año siguiente y de manera puntual para reaccionar a los problemas que surgieran durante el año.
- 216 Este tipo de concurrencia de voluntades constituye un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, tal y como ha sido interpretado por el órgano jurisdiccional comunitario, ya que para que exista un acuerdo en el sentido de esta disposición basta con que las empresas de que se trate hayan expresado una voluntad común de comportarse en el mercado de una determinada manera (sentencias del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1970, *Chemiefarma/Comisión*, 41/69, Rec. p. 661, apartado 112; *Van Landewyck y otros/Comisión*, antes citada, apartado 86, y de 8 de julio de 1999, *Comisión/Anic Partecipazioni*, C-49/92 P, Rec. p. I-4125, apartado 130; sentencias del Tribunal de Primera Instancia *Tréfileurope/Comisión*, antes citada, apartado 95, y 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, apartado 958).
- 217 A este respecto, es necesario examinar el alcance literal de los siguientes extractos de algunos documentos que figuran en los autos.
- 218 En un télex enviado a Anek el 15 de marzo de 1989, la demandante afirmó lo siguiente:

«La política de precios para 1988, acordada con los demás interesados, fue aprobada el 18 de julio de 1987, como viene siendo habitual.

[...]

Lamentamos que su negativa a aceptar plenamente, al menos por el momento, las propuestas que formulamos en nuestro anterior [mensaje] impida la celebración de un acuerdo más amplio que sería muy beneficioso para nuestras empresas [...] Nos referimos, evidentemente, a su rechazo de las propuestas para diseñar una política de precios común para la ruta Patras-Ancona. Les rogamos consideren las posiciones que exponemos más adelante para responder a su postura de que la tarifa de 1989 para vehículos de carga no es aceptable y la política de precios para el próximo año 1990 no puede definirse inmediatamente.

[...]

En los últimos tres meses han sido acordados dos reajustes, de un 40 % en total, de las tarifas aplicadas a los vehículos de carga por todos los armadores de la ruta Patras-Ancona, sin que ello haya suscitado reacciones negativas de los camioneros.»

219 En un télex enviado el 22 de octubre de 1991 a Anek, la demandante afirmó lo siguiente:

«Entendemos que quieren aplicar en la ruta Patras-Trieste la tarifa que todos concertamos para la ruta Patras-Ancona.

Comprenderán que nos preocupe sobremanera la obscuridad de sus palabras, que 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 precisamos que incluso en la época en que operaban los buques búlgaros *Trapezitsa* y *Tsarevits* (que estaban representados por el mismo agente que ustedes, el Sr. Kallitsis) se estableció de común acuerdo una regulación análoga de las tarifas, incluidas las del puerto de Trieste.

Por consiguiente, les rogamos defiendan –como es su obligación– el acuerdo alcanzado por las 11 compañías y 36 buques que operan entre Grecia e Italia, por cuanto las intensas divergencias latentes podrían dar al traste con el mismo.

A nuestro parecer, la tarifa para el itinerario Patras-Trieste debería ser un 20 % superior a la del trayecto Patras-Ancona (como venía siendo el caso), para ajustarse así totalmente a los diferenciales fijados entre Ancona y los puertos más meridionales.

Nuestras compañías tienen la obligación de notificarles que, si insisten en aplicar el mismo precio para los viajes a Grecia desde Trieste y Ancona, daremos por terminada nuestra política de precios común en la ruta de Ancona y cada compañía determinará su propia estrategia de precios.»

- 220 Por último, en un télex de 5 de septiembre de 1990 dirigido a Anek, Karageorgis y Minoan, Srintzis declaró que uno de los requisitos para aplicar el aumento propuesto era «una subida proporcional de las tarifas de las rutas de Bari y Brindisi». Continuaba afirmando lo siguiente: «no obstante, es preciso llegar a un acuerdo en principio entre nuestras cuatro compañías».
- 221 Estos documentos, que son corroborados por todos los demás a los que alude la Decisión, demuestran claramente la existencia de prácticas colusorias respecto a los precios aplicables a la línea Patras-Ancona.
- 222 La Comisión disponía asimismo de algunos documentos que prueban la existencia de comportamientos similares, prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado, en relación con los precios aplicables a las líneas Patras-Bari y Patras-Brindisi. Se trata, en particular, del baremo de precios que se aplicaría en las distintas líneas a partir del 10 de diciembre de 1989, que figura en un télex de 8 de diciembre de 1989, y de un télex de 24 de noviembre de 1993 que se refería a la reunión de la misma fecha, en la que participaron empresas que operaban en las distintas líneas. Otros documentos que hacen referencia a sucesos ocurridos entre las dos fechas citadas confirman esta apreciación: un fax de 30 de octubre de 1990, un télex de 22 de octubre de 1991, un documento de 25 de febrero de 1992, remitido por ETA a Minoan, y un télex de 7 de enero de 1993.
- 223 Se desprende de lo anterior que la Comisión actuó acertadamente al estimar que tenía pruebas suficientes para acreditar la existencia de las dos infracciones sancionadas: por una parte, los acuerdos sobre los precios de los servicios de transporte por transbordador roll-on roll-off entre Patras y Ancona y, por otra, un acuerdo sobre los precios aplicables en las líneas desde Patras hacia Bari y Brindisi por lo que respecta al transporte de vehículos industriales.

224 A la fuerza probatoria de los documentos citados debe añadirse el hecho de que las empresas incriminadas no han negado la existencia ni la autenticidad de dichos documentos. De hecho, al menos Anek y Strintzis parecen haber admitido expresamente la existencia de los hechos y las demás sociedades no parecen ponerla en duda (considerando 169 de la Decisión).

225 Procede examinar las pruebas de la participación de la demandante en las citadas infracciones.

3. Sobre las pruebas tomadas en consideración por la Comisión contra la demandante

a) Pruebas relativas a los años 1987, 1988 y 1989 (considerandos 9 a 12 de la Decisión)

226 Según la demandante, la postura de las demás sociedades en relación con Anek debe apreciarse habida cuenta de que, en el régimen existente, una práctica directa y declarada abiertamente de aplicación de precios publicados y de precios sensiblemente inferiores para los vehículos industriales habría sido contraria tanto a la normativa griega –en particular, al artículo 2 de la Ley n° 4195/1929– como a la política declarada del Ministerio de la Marina Mercante, que se oponía claramente a cualquier guerra comercial entre las compañías marítimas. La demandante manifiesta que el comportamiento de Anek se explica por el hecho de que era la primera vez que explotaba buques en las líneas internacionales y no estaba suficientemente informada de la incidencia de la normativa aplicable en Grecia ni del impacto de la política del Ministerio de la Marina Mercante sobre la conducta de las compañías griegas que operaban en la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia.

- 227 Por lo que se refiere a los reajustes de tarifas citados en el considerando 11 de la Decisión, que se realizaron en el plazo de tres meses en la línea Patras-Ancona por un importe total del 40 %, la demandante sostiene que la declaración de que se trata tenía por objeto únicamente impresionar a Anek y no correspondía en modo alguno a la realidad. Añade que, en cualquier caso, estos reajustes no estaban inspirados por el ánimo de lucro sino por otros factores, tales como la inflación y el aumento del precio de los combustibles, derivado principalmente de la subida del dólar estadounidense y de la depreciación del dracma griego respecto a otras monedas, en particular la lira italiana.
- 228 El Tribunal de Primera Instancia estima que de la descripción de hechos expuesta en los considerandos 9 a 12 de la Decisión, que no ha sido impugnada por la demandante, y en particular de las pruebas citadas en dichos considerandos resulta que la demandante intentó convencer a Anek, mediante un télex enviado el 15 de marzo de 1989, de que participase en el acuerdo celebrado el 18 de julio de 1987 y que, ante las dudas de Anek, las demás empresas, a saber la demandante y las sociedades Karageorgis, Marlines y Strintzis, decidieron aplicar de manera colectiva, a partir del 26 de junio de 1989, las mismas tarifas que aplicaba Anek a los vehículos industriales –véase el télex de 22 de junio de 1989, que prueba además que la demandante notificó a Anek esta decisión–.
- 229 Se desprende de lo anterior que la Comisión podía considerar que el contenido de estos télex demostraba no sólo que existía un acuerdo, sino también que la demandante había desempeñado un papel fundamental. Por tanto, la demandante no puede afirmar que quería informar a Anek de la incidencia de la normativa aplicable en Grecia y del impacto de la política del Ministerio de la Marina Mercante sobre la conducta de las compañías griegas que operaban en la parte internacional de las líneas entre Grecia e Italia. Tampoco puede sostener que este acuerdo era necesario para evitar entrar en una situación de competencia desleal o de precios irrisorios y desproporcionados contraria a la política del Ministerio de la Marina Mercante, que se oponía a cualquier guerra comercial entre las compañías. La prueba de que no estaba planteándose ninguna guerra comercial resulta de las afirmaciones que hizo la demandante en un télex de 15 de marzo de 1989 dirigido a Anek, en el que indicaba que, durante los tres meses anteriores, las demás compañías que explotaban la línea Patras-Ancona habían acordado dos reajustes por un importe global del 40 % de estas tarifas sin que ello suscitase problemas con los camioneros.

b) Pruebas relativas al año 1990 (considerandos 13 a 20 de la Decisión)

- 230 La demandante sostiene que las negociaciones y los «acuerdos» a los que se refieren los considerandos 13 a 20 de la Decisión también forman parte de la táctica de cada una de las sociedades consistente en mostrarse respetuosa con la normativa nacional para no provocar la intervención del Ministerio de la Marina Mercante. Además, la demandante señala que las tarifas aplicables a los pasajeros y a los turismos se publican en cualquier caso y añade que las tarifas de referencia para los vehículos industriales utilizadas por cada sociedad para aplicar los descuentos, que no se publican, podían fácilmente ser conocidas por los competidores debido a la transparencia del mercado.
- 231 Por lo que respecta al considerando 16 de la Decisión, la demandante afirma que el envío del fax de Strintzis, el 8 de diciembre de 1989, fue posterior a las negociaciones obligatorias entre las sociedades, que tenían lugar a finales de cada año natural, y destaca que los precios indicados en estos baremos se referían a la parte puramente nacional de los trayectos, cuyo precio fija el Ministerio de la Marina Mercante por vía administrativa y puede alcanzar el 90 % del precio total, como sucede para las líneas con destino en Bari y en Brindisi. Para la demandante, la firma de los representantes de las sociedades de que se trata no debe analizarse como un «acuerdo» formal por escrito. Sostiene que esta firma se explica por el hecho de que los documentos en cuestión, que mencionaban las diferencias razonables a juicio de las sociedades entre las tarifas de la línea con destino en Ancona y las de las líneas con destino en Bari y en Brindisi, se pusieron en conocimiento de Ventouris Ferries, que operaba en las rutas meridionales. Esta firma significaba simplemente que la sociedad de que se trataba aceptaba el principio de que hubiera una relación razonable entre la distancia en millas marinas de los trayectos y las tarifas aplicadas. La demandante alega que la mención de un precio «ideal» para cada categoría de vehículos industriales, tanto para la línea con destino en Ancona como para la línea con destino en Bari o en Brindisi, se consideraba útil para disponer de una base de cálculo más o menos segura de la fluctuación de las tarifas para cada categoría de vehículos industriales en función de la distancia en millas marinas, con el fin de evitar cualquier competencia desleal, que, como ya se ha indicado, estaba prohibida por la normativa vigente y era contraria a la política llevada a cabo por el Ministerio de la Marina Mercante. En otras palabras, según la demandante, la fijación de precios «ideales» para las distintas categorías de vehículos industriales tenía por

objeto proporcionar un modelo de cálculo de las variaciones de las tarifas en función de la distancia en millas marinas de los trayectos y no aplicar un precio definido para cada línea y para cada categoría de vehículos industriales. Así se explica, por una parte, la firma de ambas tarifas por el Sr. Sfinias, representante legal de ETA, a pesar de que la demandante no explotaba ningún buque en las líneas con destino en Bari o en Brindisi y, por otra, que las dos tarifas fueran firmadas también por Ventouris Ferries, que operaba únicamente en las rutas con destino en Bari y en Brindisi.

232 La demandante considera incorrecta la afirmación de que el télex de 11 de abril de 1990 enviado por Anek a las sociedades Karageorgis, Minoan y Strintzis «confirma que la política de precios común estaba vigente en 1990» (véase el considerando 17 de la Decisión), ya que éste télex se refiere simplemente a un «acuerdo» respecto a determinados parámetros precisos de la política de tarifas que, en cualquier caso, podían ser conocidos fácilmente por los competidores, tales como «las tarifas para pasaje, automóviles y camiones», pero no afecta a las comisiones de los agentes ni a los descuentos para grupos. La demandante afirma que este tenor no permite concluir que existiera una política de tarifas común «vigente» como indica la Decisión.

233 Por lo que se refiere a los considerandos 18 a 21 de la Decisión, relativos a las negociaciones con vistas a aumentar de manera común las tarifas para los vehículos industriales, la demandante manifiesta que, como muestran el télex de Strintzis de 5 de septiembre de 1990 y el télex de Karageorgis de 10 de octubre de 1990, en aquella época se produjo un fuerte aumento de los precios de los combustibles, que provocó un reajuste por parte del Ministerio de la Marina Mercante de las tarifas de la parte nacional de la línea, es decir de la sección Patras-Igoumenitsa-Corfú. En opinión de la demandante, las cuatro sociedades mencionadas en los citados télex se plantearon probablemente la necesidad de reajustar las tarifas para el resto de la línea, es decir para el trayecto desde Corfú hasta Ancona, con el fin de atenuar las consecuencias desfavorables del aumento del coste del transporte y para que las sociedades pudieran explotar sus buques en la línea incluso durante los meses de invierno en los que el tráfico turístico es inexistente. A este respecto, la demandante recuerda que la concesión de las «licencias de explotación» por el Ministerio de la Marina Mercante está vinculada a la obligación de prestar un servicio regular durante todo el año, so pena de retirada de la licencia de explotación en caso de que no se respeten estas condiciones y de otras sanciones administrativas y penales en virtud de la normativa vigente.

- 234 Por último, la demandante sostiene que los télex y documentos citados en la Decisión en relación con el año 1990 demuestran que, puesto que efectivamente había sido anunciado por varias sociedades, el aumento de precios de que se trata no tenía finalidad de lucro y venía impuesto por la simple lógica económica resultante del gran aumento del coste de prestación de los servicios de transporte.
- 235 El Tribunal de Primera Instancia ha declarado, al examinar la primera parte del presente motivo, que debe desestimarse la alegación basada en la supuesta falta de autonomía de las compañías marítimas afectadas para determinar su política comercial. Por otra parte, ha estimado que había quedado acreditado que los acuerdos no estaban impuestos por la normativa nacional vigente y que el Ministerio de la Marina Mercante griego no se inmiscuyó en modo alguno en la celebración de concertaciones respecto a las tarifas aplicables en las líneas internacionales. En tales circunstancias, la demandante no puede sostener que las negociaciones a las que se refieren estos apartados forman parte de la táctica de cada una de las sociedades consistente en mostrarse respetuosa con la normativa para no provocar la intervención del Ministerio de la Marina Mercante. Tampoco puede invocar supuestas negociaciones obligatorias impuestas por las autoridades griegas y relativas a las tarifas internacionales. Por último, dado que la demandante no niega que participó en las negociaciones y contactos descritos en los documentos citados en los considerandos 13 a 20 de la Decisión, no procede examinar las demás alegaciones basadas en la supuesta transparencia del mercado, que, según se afirma, permitía a los competidores conocer en cualquier caso las tarifas aplicables a los pasajeros y a los turistas.
- 236 En cuanto al fax de Strintzis de 8 de diciembre de 1989 (considerando 16 de la Decisión), dirigido a la demandante y a Anek, Karageorgis y Mediterranean Lines y al que se adjuntaban listas o baremos de precios aplicables a los vehículos industriales a partir del 10 de diciembre de 1989 en las líneas Patras-Ancona y Patras-Bari/Brindisi, la demandante no puede afirmar que no constituye la prueba de un acuerdo sobre los precios. Manifiestamente, no cabe admitir la explicación alternativa basada en la supuesta necesidad de evitar caer en una situación de competencia desleal. No puede acogerse la alegación de la demandante según la cual la indicación de precios «ideales» para las distintas categorías de vehículos industriales tenía por objeto proporcionar un modelo de cálculo de las variaciones

de las tarifas en función de la distancia en millas marinas de los trayectos y no aplicar un precio definido para cada línea y para cada categoría de vehículos industriales, ya que no explica en modo alguno los motivos por los cuales las empresas consideraron necesario estampar su firma en el documento de que se trataba, cuya supuesta finalidad consistía meramente en proporcionar una referencia.

c) Pruebas relativas al año 1991

237 La demandante señala que el aumento de las tarifas del 10 % mencionado en el considerando 21 venía impuesto por la inflación, que en aquella época era muy elevada en Grecia –había alcanzado el 25 % en 1990– y destaca que, en cualquier caso, la tasa de aumento de los precios era inferior a la tasa de inflación.

238 A continuación, la demandante hace referencia al télex de 22 de octubre de 1991 y subraya que la propuesta de Anek de fijar las tarifas de la línea Patras-Trieste en el mismo nivel que las de la línea Patras-Ancona constituía una práctica de competencia desleal en el sentido del artículo 2, letra a), de la Ley nº 4195/1929. La demandante afirma que de lo anterior se desprende que los «acuerdos» a los que alude la Comisión no constituían nada más que el reconocimiento de principio de la regla de la relación proporcional entre la distancia en millas náuticas de los trayectos y las tarifas y la enunciación de la necesidad de evitar cualquier competencia desleal.

239 La demandante menciona después el télex de Anek de 18 de noviembre de 1991 (considerando 23 de la Decisión) y destaca que el primer motivo invocado por Anek para no fijar las tarifas de la ruta Patras-Trieste por encima de las de la línea Patras-Ancona era que «el año [anterior] una de las cuatro sociedades explotó un buque en la línea Ancona-El Pireo-Heraklion y Anek no sólo no fue consultada, sino que ni siquiera fue informada acerca de las nuevas tarifas, a pesar de que las líneas tenían como punto de salida el puerto de Ancona y, en consecuencia, eran particularmente competitivas», un extracto del télex cuyo silencio en la Decisión

la demandante reprocha a la Comisión. Pues bien, a juicio de la demandante, este extracto muestra que la actitud de Anek era asimilable a una «represalia» por la explotación del citado buque contra cuatro empresas, entre las cuales se encontraba la demandante. Además, la respuesta de Anek confirma que una eventual declaración de guerra comercial abierta tendría consecuencias particularmente graves para todas las empresas ya que, como sería contraria a la política reiteradamente proclamada por el Ministerio de la Marina Mercante, habría provocado de manera inevitable la intervención de éste, mediante la fijación administrativa de precios mínimos y máximos con arreglo al artículo 4 de la Ley nº 4195/1929.

- 240 Sin embargo, el Tribunal de Primera Instancia estima que las pruebas relativas al año 1991, contempladas en los considerandos 21 a 23 de la Decisión, son asimismo concluyentes. La existencia de un acuerdo que tenía por objeto una lista de tarifas común para la línea Patras-Ancona se desprende con especial claridad de las afirmaciones contenidas en la carta de 10 de agosto de 1990 enviada por Karageorgis a la demandante y a Anek y Strintzis, en la cual declara (considerando 21 de la Decisión): «Conforme a la decisión de las cuatro compañías de aplicar una subida del 5 %, además del 5 % inicialmente acordado, adjuntamos las nuevas tarifas incrementadas en un 10 %.»
- 241 Asimismo, en el télex remitido por la demandante, Karageorgis y Strintzis a Anek el 22 de octubre de 1991, puede leerse lo siguiente (considerando 22 de la Decisión):

«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. [...] Por consiguiente, les rogamos defiendan –como es su obligación– el acuerdo alcanzado por las 11 compañías y 36 buques que operan entre Grecia e Italia, por cuanto las intensas divergencias latentes podrían dar al traste con el mismo. [...] Nuestras compañías tienen la obligación de notificarles que, si insisten en aplicar el mismo precio para los viajes a Grecia

desde Trieste y Ancona, daremos por terminada nuestra política de precios común en la ruta de Ancona y cada compañía determinará su propia estrategia de precios.»

- 242 Ante unas pruebas directas tan claras y habida cuenta de las consideraciones expuestas al examinar la primera parte del tercer motivo, procede desestimar las alegaciones de la demandante.

d) Pruebas relativas al año 1992 (considerandos 24 a 29 de la Decisión)

- 243 La demandante manifiesta que la uniformidad de las tarifas aplicables a los pasajeros y turismos se explica por el hecho de que de todas formas se publican en los folletos impresos por las sociedades. A este respecto, añade que la naturaleza oligopolística del mercado, junto con la política declarada del Ministerio de la Marina Mercante de admitir sólo los aumentos de tarifas inferiores a la inflación y evitar cualquier competencia desleal por la vía de los precios, conllevaba con precisión matemática la convergencia de los precios publicados y que, en consecuencia, ninguna sociedad tenía interés en publicar tarifas distintas por el riesgo de perder de antemano el contacto con los eventuales clientes, si sus precios fueran más elevados, o de que las demás sociedades la siguieran inmediatamente, si sus precios fueran más bajos. Por lo que respecta al caso de la sociedad Calberson, contemplado en el considerando 27 de la Decisión, la demandante afirma que el télex de ETA se explica por el hecho de que la sociedad Calberson había decidido dirigirse a cada una de las sociedades afirmando falsamente que las demás sociedades le habían ofrecido un descuento que, por ser contrario a cualquier lógica económica, constituía un acto manifiesto de competencia desleal a través de los precios, prohibida por la normativa. En tales circunstancias, según la demandante, las sociedades reaccionaron y se esforzaron en averiguar si sus competidores habían ofrecido efectivamente descuentos tan poco realistas.

- 244 Por lo que respecta al documento de 25 de febrero de 1992 (considerando 28 de la Decisión), relativo a la línea de Ortona, y no de Otranto como indica la Decisión, la demandante sostiene que no constituye la prueba de la existencia de un «acuerdo», en sentido estricto, relativo a las diferencias de tarifas de las distintas líneas, entre las sociedades que operaban en dichas líneas. En lo que atañe más precisamente al baremo de precios que figura al final de este documento, la demandante afirma que, dado que este baremo se refiere a la «tarifa actual», no constituye más que una presentación simplificada de los precios aplicables a los distintos puertos que le proporciona su agente, ETA, para una «mejor comprensión», es decir para dar a la demandante un medio de comparación aproximado. Dicho baremo no puede constituir una prueba de que los precios de que se trata fueron aplicados en la práctica por las distintas sociedades. En cuanto al reajuste de las tarifas aplicables a los vehículos en las líneas Grecia-Italia-Grecia, la demandante señala que la mención del télex de 7 de enero de 1993 contenida en el considerando 29 de la Decisión conduce a conclusiones erróneas respecto al contenido real de dicho télex, ya que, como muestra el conjunto del texto, el «último ajuste» invocado se refería al tipo de cambio entre el dracma griego y la lira italiana y no al aumento de los precios en ambas monedas. En consecuencia, la demandante considera que la citada mención —que corresponde únicamente al tipo de cambio, que se había modificado un 15 % en detrimento del dracma griego— no permite concluir que durante el año 1992 existiera un acuerdo con arreglo al cual las sociedades debieran aplicar los mismos precios.
- 245 Por último, la demandante pone de manifiesto que los considerandos 24 a 29 de la Decisión no permiten afirmar que hubiese celebrado ningún tipo de acuerdo con ninguna sociedad para las líneas con destino en Bari y en Brindisi para el año 1992.
- 246 Como señala la Comisión, la alegación según la cual la competencia efectiva no se producía en las tarifas publicadas, sino en los descuentos, no puede prosperar. Dado que se ha probado la existencia de acuerdos sobre los precios, el hecho alegado de que las sociedades inculpidas competían entre sí respecto a unos parámetros distintos de las tarifas no provocaría la no aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Los extractos de documentos expuestos en los considerandos 24 y 25 de la Decisión demuestran que en julio y en octubre de 1991 tuvieron lugar encuentros entre la demandante y las sociedades Strintzis, Karageorgis y Anek durante los cuales se celebraron acuerdos respecto a la

política de precios que estas sociedades aplicarían en 1992. Como se indica en el considerando 28 de la Decisión, el documento fechado el 25 de febrero de 1992 mediante el cual ETA informa a la sede de Minoan de los «últimos acontecimientos en las rutas italianas» constituye un indicio claro de que el acuerdo consistente en mantener las diferencias entre las tarifas aplicadas en las distintas líneas entre Grecia e Italia continuó en 1992. Por último, los elementos citados en los considerandos 27 a 29 de la Decisión y, en particular, los télex de 7 de enero de 1992 y de 7 de enero de 1993 confirman que la demandante desempeñó un papel principal en la colusión controvertida.

- 247 Por último, es necesario recordar el tenor del télex de 7 de enero de 1993, enviado por Minoan a Anek, Karageorgis y Srintzis, que muestra que los dos acuerdos imputados a la demandante, respectivamente, en las líneas de Patras a Ancona y de Patras a Bari y a Brindisi, continuaron en 1992:

«Señalamos que 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.

Como pueden ver, en estos momentos existe una diferencia del 15 % entre las dos tarifas.

En consecuencia, les proponemos una adaptación de la tarifa en dracmas del 15 % (véase el cuadro adjunto) a partir del 1 de febrero de 1993.

Nuestra decisión de llegar a un acuerdo con Vds. 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.

A este respecto, proponemos que las tarifas de la categoría 5, relativa a los vehículos de 12 a 15 metros, se apliquen a partir de ahora a los vehículos de 12 a 16,5 metros (ya que es un hecho que la mayoría de los vehículos frigoríficos, y progresivamente todos, tienen o tendrán un largo de 16,5 metros) y que el aumento sea de un 5 % en liras (de 910.000 a 950.000 liras italianas) y de entre 15 % y 23 % en dracmas [...]»

- 248 Ante unas pruebas directas tan claras de la participación de la demandante en las prácticas colusorias, procede desestimar las alegaciones de ésta.

e) Pruebas relativas al año 1993

- 249 La demandante sostiene que las propuestas formuladas por ETA durante la conferencia del 21 de mayo de 1992, mencionadas en un télex de 27 de mayo de 1992, no eran en realidad más que conversaciones (véanse las distinciones expresadas por las sociedades Karageorgis y Strintzis y una reserva de Anek) que no vinculaban a la demandante como se desprende del hecho de que en el citado télex ETA le pidiese que valorase dichas propuestas y diera su aprobación. En

cuanto a la reunión del 4 de agosto de 1992, a que se refiere el considerando 31 de la Decisión, relativa a la cuestión de los billetes «no-show», es decir los billetes enviados a crédito por los agentes a conocidos suyos que finalmente no se presentaban en el momento de la salida y se negaban a pagar los billetes que no habían utilizado, cuando los camarotes se habían reservado, la demandante afirma que no produjo ningún resultado concreto, ya que las demás sociedades se mostraban poco inclinadas a aceptar el enfoque propuesto para tratar dicho fenómeno. La demandante alega que la mera información que ETA le comunicó al respecto no puede constituir una infracción del artículo 85 del Tratado.

250 Por lo que respecta más concretamente al télex de 6 noviembre de 1992, enviado por ETA a las demás sociedades de la línea de Ancona, la demandante insiste en que este télex fue enviado por iniciativa exclusiva de ETA, sin conocimiento ni aprobación de la demandante.

251 Por lo que respecta a las tarifas aplicables a los vehículos industriales mencionadas en los considerandos 36 y 37 de la Decisión, la demandante precisa que, al contrario de lo que afirma la Comisión, el reajuste se refiere exclusivamente al tipo de cambio entre el dracma griego y la lira italiana y no al aumento simultáneo de las tarifas en ambas monedas, puesto que el reajuste del 15 % previsto correspondía plenamente a la depreciación del dracma respecto a la lira. En relación con la reunión del 24 de noviembre de 1993 y, en particular, con la expresión «colapso del acuerdo precedente», la demandante alega que no se dice lo que disponía este acuerdo, ni cuándo se celebró, ni cuánto tiempo duró, ni cuál era su objeto. En realidad, «el acuerdo precedente» no es más que la declaración no vinculante, realizada por distintas sociedades, de que respetarían el principio de proporcionalidad entre la distancia en millas marinas de los trayectos y las tarifas y lucharían contra cualquier competencia desleal por medio de los precios. La demandante destaca que en el télex de 7 de enero de 1993, mencionado en el considerando 36 de la Decisión, la alusión al deseo de evitar «interminables discusiones» con las sociedades de las demás líneas hacia Italia muestra que no existía ningún terreno de acuerdo, ni siquiera en cuestiones como una adaptación razonable a la evolución de los tipos de cambio.

- 252 El Tribunal de Primera Instancia estima que los documentos citados en los considerandos 30 a 37 de la Decisión y expuestos anteriormente constituyen indicios objetivos y concordantes de que durante 1993 persistían las prácticas colusorias entre los armadores que operaban en las líneas de Patras a Ancona y de Patras a Bari y a Brindisi. Además, varios documentos constituyen indicios de la voluntad de la demandante 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.
- 253 Así, por ejemplo, en el télex de 7 de enero de 1993 remitido por Minoan a Strintzis, Anek y Karageorgis para proponerles una revisión de las tarifas aplicables a los vehículos en las líneas Grecia-Italia-Grecia, el autor señalaba que «han pasado dos años desde el último ajuste de la tarifa para vehículos». Debe deducirse de ello que durante el período comprendido entre la reunión del 25 de octubre de 1990 y el 7 de enero de 1993 los miembros del acuerdo no realizaron ningún ajuste de las tarifas que entraron en vigor el 5 de noviembre de 1990 y que las tarifas fijadas para 1991 siguieron siendo aplicables en 1992.
- 254 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 equivale a demostrar la continuación de la participación de ésta durante el período comprendido entre enero y noviembre de 1993.
- 255 Ante unas pruebas directas tan claras de la continuación de las prácticas colusorias y de la participación de la demandante en éstas en 1993, no pueden acogerse las alegaciones de la demandante.

f) Pruebas relativas al año 1994

256 La demandante sostiene que el acuerdo citado por ETA en el télex que ésta le envió el 24 de noviembre de 1993 no era más que una declaración no vinculante que admitía la necesidad de una proporcionalidad razonable entre la distancia en millas marinas de los trayectos y las tarifas y la de evitar cualquier competencia desleal por medio de precios irrisorios, como los practicados por las sociedades de las líneas denominadas meridionales. Por lo que se refiere al acuerdo «de ajustar la tarifa para vehículos en aproximadamente un 15 %», mencionado en dicho télex, la demandante duda que se celebrase verdaderamente un acuerdo de este tipo y aún más que se respetase en la práctica. Afirma que los términos utilizados en este télex se debían a la voluntad de su agente, ETA, de jactarse de un éxito significativo derivado de los esfuerzos personales de su representante legal, el Sr. Sfinias. Añade que el objetivo del citado télex era probablemente convencerla de que diera su aprobación a un aumento del 15 %, que hubiera aumentado asimismo los ingresos percibidos por ETA en concepto de comisiones. La demandante agrega que la propuesta de ETA de establecer una nueva tarifa que incitase al pago en efectivo mediante a una reducción del 30 % para estos pagos no se siguió y no produjo resultado alguno, ya que la situación se normalizó desde principio de julio de 1994, cuando todos los interesados adquirieron la convicción de que la esperada depreciación del dracma no tendría lugar, en particular gracias a las medidas gubernamentales adoptadas para sostener la moneda. En cualquier caso, la demandante considera erróneo imputarle esta iniciativa, estimar que se trata de una infracción y, de manera más general, concluir que existía un acuerdo para establecer tarifas comunes aplicables a los vehículos industriales en 1994. Por último, la demandante afirma que incluso en 1994 siguió concediendo a sus clientes reducciones importantes, sobre la base de acuerdos particulares.

257 En los considerandos 38 a 42 de la Decisión, la Comisión expone las pruebas que la condujeron a concluir que las prácticas colusorias persistieron en 1994, al menos hasta la fecha de las inspecciones.

258 En el considerando 38 de la Decisión, la Comisión se basa en el télex de 24 de noviembre de 1993 de ETA a la demandante para demostrar que en 1994 continuaban las prácticas colusorias, ya que el acuerdo debía entrar en vigor el

16 de diciembre de 1993. Este télex indica asimismo que en la reunión de la misma fecha estaban presentes catorce compañías. A continuación, la Decisión cita un télex enviado el 13 de mayo de 1994 por la demandante a Anek y Strintzis, que señalaba que cada vez era más frecuente en la ruta de Ancona un nuevo tipo de remolque y proponía la introducción de una nueva categoría en la tarifa y una fecha común de aplicación. A este télex siguieron otros con fechas de 25 de mayo y 3 de junio de 1994 que se referían al mismo asunto y solicitaban un acuerdo. La Decisión menciona después un télex enviado por ETA a la sede de Minoan el 26 de mayo de 1994 y el hecho de que las inspecciones de la Comisión en los locales de las empresas tuvieron lugar en julio de 1994. Por último, la Comisión estima en el considerando 42 de la Decisión que no hay ninguna prueba de que las compañías continuasen con las prácticas colusorias después de esta fecha.

- 259 El télex de 24 de noviembre de 1993, enviado por ETA a la sede de Minoan, muestra que en esa misma fecha tuvo lugar una reunión a la que asistieron catorce compañías navieras. Según la Decisión (considerando 37), dicha reunión tenía por objeto el reajuste de los precios que se practicarían en 1994 en las líneas de Patras a Ancona, a Brindisi y a Bari. El autor del télex indica lo siguiente:

«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.

[...]»

260 Este documento prueba que la demandante participó en un acuerdo con determinadas compañías respecto a la forma de comportarse en el mercado a partir del 16 de diciembre de 1993 y, por tanto, en 1994.

261 Del mismo modo, los télex de 13 de mayo de 1994, de 25 de mayo de 1994 y de 3 de junio de 1994 constituyen indicios objetivos y concordantes de que durante el año 1994 persistían las prácticas colusorias entre los armadores que operaban en la línea Patras-Ancona y de la participación primordial de la demandante a través de su agente exclusivo.

262 Ante pruebas directas tan claras de la participación de la demandante en las prácticas colusorias en 1994 hasta el momento de la inspección realizada por la Comisión en julio, deben desestimarse las alegaciones de la demandante.

263 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar la segunda parte de este motivo y el motivo en su totalidad por infundado.

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

264 En apoyo de sus pretensiones de anulación o reducción de la multa impuesta, la demandante invoca un motivo basado en la infracción del artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86 y de las Directrices para el cálculo de las multas.

A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la gravedad de la infracción

Alegaciones de las partes

265 La demandante sostiene en primer lugar que, al calificar de grave la infracción que le imputa (considerando 150 de la Decisión), la Comisión contradice 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»), aplicables asimismo a las multas impuestas con arreglo al artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86. Considera que en el caso de autos no se reúnen los requisitos que permitirían calificar de grave la infracción, ya que las restricciones reprochadas no se aplicaron de manera rigurosa y no podían surtir sus efectos en zonas amplias del mercado común, circunstancia que reconoce la propia Decisión (considerandos 148 y 149). En consecuencia, al determinar el importe de base de la multa, la infracción imputada a las empresas implicadas debiera, en el peor de los casos, haberse calificado de infracción leve, dado que esta categoría de infracciones incluye las restricciones destinadas a limitar los intercambios pero cuyas repercusiones sobre el mercado sean limitadas y que no afecten más que a una parte sustancial pero relativamente restringida del mercado comunitario. Por consiguiente, a juicio de la demandante, el importe de base de la multa no debiera superar el previsto para la categoría de las infracciones leves, es decir un millón de ecus.

266 En segundo lugar, la demandante considera que la distinción entre los distintos tipos de transportistas realizada por la Comisión al calcular la multa, consistente en distinguir entre transportistas grandes, medianos y pequeños (considerandos 151 y 152 de la Decisión), es arbitraria y coloca a la demandante en una situación más desfavorable que a sus competidores. La demandante estima asimismo que no puede ser considerada un gran transportista marítimo a escala europea ni un punto de referencia para todos sus competidores. Por último, alega que para determinar el importe de la multa el criterio más razonable es el de la cuota de mercado que tiene cada una de las empresas en el conjunto de las líneas entre

Grecia e Italia (mercado de servicios), dado que este criterio informa también de la verdadera capacidad de cada empresa para «causar un daño considerable» en el conjunto del mercado, como enuncia la Decisión en el considerando 151.

267 La Comisión alega que las prácticas colusorias incluidas en las categorías descritas en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, entre las cuales figuran los acuerdos entre empresas con el fin de fijar los precios, se consideran particularmente graves, como demuestra el hecho de que este artículo las mencione expresamente como ejemplo de actuaciones que constituyen infracciones. Además, recuerda que, según jurisprudencia reiterada, un acuerdo con objeto de fijar los precios restringe por su propia naturaleza la competencia (véase, en este sentido, la sentencia *Chemiefarma/Comisión*, antes citada, apartado 133). Por último, la Comisión afirma que una infracción cometida en el marco de un cártel en el que participan la mayoría de los productores que operan en el mercado de que se trata, como en el caso de autos, constituye una infracción grave.

268 La Comisión manifiesta asimismo que también las Directrices clasifican en principio los cárteles entre las infracciones muy graves. No obstante, precisa que en el presente asunto, en los considerandos 146 a 150 de la Decisión, tuvo en cuenta los datos aportados por la demandante (véase, en particular, el considerando 148), así como factores relativos a las repercusiones limitadas que los acuerdos tuvieron en el mercado y al segmento limitado del mercado al que éstos afectaron. La Comisión indica que concluyó que en el caso de autos se trata de una infracción grave y no de una infracción muy grave.

269 Por último, la Comisión aduce que, para fijar el importe de las multas, es necesario tener en cuenta, como establecen las Directrices, todos los elementos que pueden influir en la valoración de la gravedad de las infracciones, entre los cuales se encuentra el tamaño de las empresas que han participado en la práctica prohibida. Habida cuenta de que existen diferencias considerables de tamaño entre las empresas, en el caso de autos su tamaño constituye la base adecuada que permite evaluar el peso y la importancia que cada una de ellas tenía en el mercado y las repercusiones reales de su conducta en la competencia.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

1. Consideraciones generales

270 En el caso de autos, ha quedado acreditado que el método utilizado por la Comisión para determinar la multa impuesta a la demandante es el método general de cálculo del importe de las multas expuesto en las Directrices, que son asimismo aplicables a las multas impuestas con arreglo al artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86. Debe señalarse también que la demandante no niega la aplicabilidad de dichas Directrices en el caso de autos.

271 A tenor del artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86, «la Comisión podrá, mediante una decisión, imponer a las empresas o asociaciones de empresas multas de mil [euros] como mínimo y de un millón de [euros] como máximo; este último importe podrá aumentarse hasta un 10 % de la cifra de ventas realizada en el curso del ejercicio social anterior por cada una de las empresas que hubieren participado en la infracción si, deliberadamente o por negligencia [...] hubieren cometido una infracción de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 [...] del Tratado». En la misma disposición se establece que «para determinar el importe de la multa se habrá de tomar en cuenta, además de la gravedad de la situación, la duración de la misma».

272 Pues bien, las Directrices disponen en su punto 1, párrafo primero, que para calcular el importe de las multas el importe de base se determinará en función de la gravedad y la duración de la infracción, únicos criterios que figuran en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86.

273 Con arreglo a las Directrices, la Comisión toma como punto de partida para calcular las multas un importe determinado en función de la gravedad de la infracción. Al evaluar la gravedad de la infracción ha de tomarse en consideración su naturaleza, sus repercusiones concretas sobre el mercado, siempre y cuando se puedan determinar, y la dimensión del mercado geográfico afectado (punto 1 A,

párrafo primero). En este marco, las infracciones se clasifican en tres categorías, a saber, las «infracciones leves», para las que el importe de las multas previstas está comprendido entre 1.000 euros y 1 millón de euros, las «infracciones graves», para las que el importe de las multas previstas puede variar entre 1 millón y 20 millones de euros, y las «infracciones muy graves», para las que el importe de las multas previstas excede de 20 millones de euros (punto 1 A, guiones primero a tercero).

- 274 A continuación, en el ámbito del trato diferenciado que debe aplicarse a las empresas, las Directrices establecen que, dentro de cada una de las categorías de infracciones citadas, y sobre todo cuando se trate de infracciones graves y muy graves, la escala de las sanciones permite diferenciar el trato que ha de aplicarse a las empresas en función de la naturaleza de las infracciones cometidas (punto 1 A, párrafo tercero). Por otro lado, es necesario tomar en consideración la capacidad económica efectiva de los autores de la infracción para infligir un daño importante a los demás operadores, sobre todo a los consumidores, y fijar un importe que dote a la multa de un carácter lo suficientemente disuasorio (punto 1 A, párrafo cuarto). Puede tenerse en cuenta, además, el hecho de que las empresas grandes disponen casi siempre de los recursos suficientes para contar con conocimientos jurídicos y económicos que les permiten apreciar mejor la ilegalidad de su comportamiento y las consecuencias que se derivan de dicha ilegalidad desde el punto de vista del Derecho de la competencia (punto 1 A, párrafo quinto).

- 275 Dentro de cada una de las tres categorías antes definidas, en los casos que impliquen a varias empresas, como los cárteles, puede resultar conveniente ponderar los importes fijados, para tomar en consideración el peso específico y, por tanto, las repercusiones reales del comportamiento ilícito de cada empresa sobre la competencia, sobre todo cuando existe una disparidad considerable en cuanto a la dimensión de las empresas responsables de una infracción de la misma naturaleza, y para adaptar en consecuencia el importe de partida general en función del carácter específico de cada empresa (punto 1 A, párrafo sexto).

- 276 En cuanto al criterio relativo a la duración de la infracción, las Directrices distinguen entre infracciones de corta duración (en general, inferior a un año), en las que no procede aumentar el importe de partida correspondiente a su gravedad; infracciones de mediana duración (en general, de uno a cinco años), en las que dicho importe puede aumentarse hasta en un 50 %, e infracciones de larga duración (en general, más de cinco años), en las que dicho importe puede incrementarse hasta en un 10 % por cada año (punto 1 B, párrafo primero, guiones primero a tercero).
- 277 A continuación, las Directrices recogen, a título de ejemplo, una lista de circunstancias agravantes y atenuantes que pueden tenerse en cuenta para aumentar o disminuir el importe de base y, después, se remiten a la Comunicación de 18 de julio de 1996 relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe (DO C 207, p. 4).
- 278 A modo de observación general, las Directrices precisan que el resultado final del cálculo de la multa con arreglo a este modelo (importe de base más porcentajes de incremento o reducción) en ningún caso puede rebasar el 10 % del volumen de negocios mundial de las empresas, de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86 [punto 5, letra a)]. En ellas se dispone además que, en función de las circunstancias y tras haber efectuado los cálculos descritos anteriormente, para adaptar en última instancia los importes de las multas previstos será preciso tomar en consideración una serie de datos objetivos, como el contexto económico específico, la ventaja económica o financiera que puedan haber obtenido los autores de la infracción, las características específicas de las empresas en cuestión y su capacidad contributiva real en un contexto social específico [punto 5, letra b)].
- 279 De todo ello se deduce que, siguiendo el método expuesto en las Directrices, el cálculo de las multas continúa realizándose en función de los dos criterios mencionados en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86, a saber, la gravedad y la duración de la infracción, al tiempo que se respeta el límite máximo proporcional al volumen de ventas de cada empresa previsto en dicha disposición. Por consiguiente, las Directrices no van más allá del marco jurídico de las

sanciones tal y como lo establece dicha disposición (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de marzo de 2002, LR AF 1998/Comisión, T-23/99, Rec. p. II-1705, apartados 231 y 232).

2. Sobre la procedencia de esta parte del motivo

280 Como se ha recordado, en las Directrices los cárteles se clasifican, en principio, entre las infracciones muy graves, calificación que se encuadra perfectamente en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia según la cual este tipo de infracción forma parte de las restricciones de la competencia más graves, especialmente cuando las prácticas colusorias tienen por objeto la fijación de los precios.

281 Pues bien, en lo que atañe al caso de autos y a la situación de la demandante, de los considerandos 147 a 150 de la Decisión resulta que, si bien la Comisión señaló (considerando 147 de la Decisión) que «un acuerdo mediante el cual algunas de las empresas de transbordadores roll-on roll-off más importantes del mercado de referencia pactan los precios del transporte de pasajeros y flete constituye, por su propia naturaleza, una infracción muy grave del Derecho comunitario», en realidad sólo consideró la infracción de que se trata como una infracción grave (considerando 150 de la Decisión). Llegó a esta disminución del grado de gravedad después de haber observado que «no obstante, la infracción produjo una limitada repercusión en el mercado» y que, como «el Gobierno griego incitó durante dicho período a las empresas a que mantuviesen los incrementos de precios en consonancia con los porcentajes de inflación», «las tarifas se mantuvieron en uno de los niveles más bajos del mercado común del transporte marítimo entre Estados miembros» (considerando 148 de la Decisión). Además, la Comisión tuvo en cuenta que «los efectos de la infracción se limitaron a una parte del mercado común, a saber, a tres de las rutas del mar Adriático», un mercado considerado pequeño en comparación con otros mercados de la Unión Europea (considerando 149 de la Decisión).

282 Se desprende de lo anterior que la Comisión actuó acertadamente al calificar de grave la infracción en la Decisión.

283 Por lo que se refiere a la alegación basada en el tamaño de las empresas, se deduce de los considerandos 151 y 152 de la Decisión que la Comisión consideró oportuno en el presente asunto tener en cuenta la capacidad económica efectiva de los infractores para causar un daño considerable y que quiso fijar una multa que garantizase por su importe que produciría un efecto disuasorio suficiente. Así pues, estimó conveniente imponer a las empresas de mayor dimensión multas más elevadas que a las empresas más pequeñas debido a la considerable disparidad de tamaño. El cuadro 1 (considerando 151 de la Decisión) muestra una comparación de los tamaños de las empresas afectadas por la Decisión. Este cuadro indica que la demandante es el mayor operador del mercado, seguido por Anek que es el único otro gran operador, y que el tamaño de aquélla equivale a más del doble del de los operadores considerados medianos y es diez veces mayor que el de los operadores pequeños. Esta comparación se basa en el volumen de negocios de 1993 correspondiente a los servicios de roll-on roll-off en rutas del Adriático, el año de referencia que permite a la Comisión evaluar el peso específico y la importancia de cada compañía en el mercado de referencia y, por consiguiente, la auténtica repercusión de la infracción cometida sobre la competencia. El considerando 152 de la Decisión muestra que es esta comparación la que determina que las multas impuestas a los operadores medianos por la gravedad de la infracción equivalgan al 65 % de las multas impuestas a los grandes operadores, entre los cuales se encuentra la demandante.

284 Pues bien, se desprende de la jurisprudencia que la Comisión puede imponer multas más gravosas a una empresa cuyos actos en el mercado, debido a que ocupa una posición determinante en éste, tienen repercusiones más importantes que los de otras empresas que han cometido la misma infracción, sin vulnerar por ello el principio de igualdad de trato. Esta manera de calcular el importe de la multa responde asimismo a la necesidad de que ésta sea suficientemente disuasoria (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de octubre de 1996, *Compagnie maritime belge transports SA y otros/Comisión*, asuntos acumulados T-24/93 a T-26/93 y T-28/93, Rec. p. II-1201, apartado 235).

285 Además, el tamaño de las empresas que han participado en la práctica prohibida figura entre los elementos de referencia previstos en las Directrices para determinar el importe de la multa. En consecuencia, al contrario de lo que afirma la demandante, la distinción entre transportistas grandes, medianos y pequeños realizada a efectos de la determinación del importe de la multa en los considerandos 151 y 152 de la Decisión respeta plenamente el tenor literal y los objetivos de las Directrices. Además, la demandante no impugna los porcentajes utilizados en la comparación expuesta en el considerando 151 de la Decisión ni el hecho de que en el caso de autos existían diferencias de tamaño considerables entre las empresas imputadas. Por tanto, no puede acogerse la alegación basada en que la Comisión cometió un error al distinguir entre los distintos tipos de transportistas y la demandante no puede reprochar a la Comisión que estimase que el tamaño constituía una base adecuada que permitía evaluar el peso particular y la importancia que tenía cada empresa en el mercado y las repercusiones reales de su conducta sobre la competencia.

286 Por tanto, debe desestimarse esta parte del motivo.

B . Sobre la segunda parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la duración de la infracción

Alegaciones de las partes

287 La demandante alega que lo que la Decisión califica de «acuerdo» era en realidad una práctica de negociaciones entre las sociedades que operan en las líneas entre Grecia e Italia, que se remonta a varias décadas atrás y simplemente continuó después del 1 de julio de 1987, fecha de entrada en vigor del Reglamento n° 4056/86. Reprocha a la Comisión que no considerase la existencia de esta práctica durante las décadas anteriores como una circunstancia atenuante sino

que, por el contrario, calificase la continuación y la aplicación de esta «práctica habitual» como una circunstancia agravante particularmente grave. En efecto, la demandante afirma que, por una parte, la Comisión consideró que esta «práctica habitual» fue «de larga duración» (considerando 155 de la Decisión) y, por otra, se comportó con extrema severidad al imponerle por cada año de infracción el máximo incremento previsto (el 10 %), a pesar de que, para las infracciones de larga duración (más de cinco años), las Directrices prevén un incremento de hasta un 10 % (véanse las Directrices, punto 1 B, párrafo primero, tercer guión). Así, la multa impuesta a la demandante sufrió un incremento muy considerable, el 70 % (véase el considerando 156 de la Decisión), respecto al importe de base que ya era elevado (dos millones de ecus), por lo que el importe de base total de la multa ascendió injustamente a 3,4 millones de ecus (considerando 158 de la Decisión).

- 288 La Comisión señala que la demandante no impugna la fecha de inicio (1 de julio de 1987) ni la fecha de extinción (julio de 1994) del acuerdo y recuerda que, como establecen las Directrices, las infracciones con una duración superior a cinco años se consideran infracciones de larga duración. Además, la Comisión alega que puede imponer un incremento máximo del 10 % por cada año durante el cual se produjo una infracción y estima que, en el presente asunto, ha actuado dentro de los límites fijados.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 289 Se desprende de las Directrices que puede calcularse un importe correspondiente a la duración de la infracción para cada empresa y sumarse al importe de base general (el calculado en función de la gravedad) y que, para ello, la Comisión debe distinguir entre tres tipos de infracciones: las de corta duración (en general, infracciones inferiores a un año), las de mediana duración (en general, de uno a cinco años) y las de larga duración (en general, más de cinco años).

290 Está previsto que no pueda aplicarse ningún incremento para las infracciones de corta duración. En cambio, para las infracciones de mediana duración está previsto que la Comisión puede aplicar un incremento de hasta el 50 % del importe de base general (el determinado en función de la gravedad de la infracción). Por lo que se refiere a las infracciones de larga duración, el incremento puede ascender por cada año al 10 % del importe determinado en función de la gravedad de la infracción. En las Directrices se indica que la Comisión quiso así reforzar considerablemente, con respecto a la práctica anterior, el incremento aplicable a las infracciones de larga duración, con el fin de sancionar realmente las restricciones cuyos efectos nocivos sobre los consumidores sean duraderos.

291 Del considerando 153 de la Decisión se desprende que la Comisión estimó que, por lo que respecta a Strintzis y a la demandante, la infracción comenzó a más tardar el 18 de julio de 1987 y duró hasta julio de 1994 (fecha en la que la Comisión realizó sus inspecciones). Esta infracción fue considerada por la Comisión «de larga duración» en los casos de la demandante, Strintzis y Karageorgis (considerando 155 de la Decisión). La Comisión estimó que estos elementos justificaban «un incremento de las multas en un 10 % por cada año de infracción» por lo que respecta a la demandante y a Strintzis, es decir un incremento del 70 % (considerando 156 de la Decisión). El cuadro 2 indica los porcentajes de incremento aplicados a las distintas compañías.

292 Es necesario observar que la demandante no ha impugnado la fecha estimada de inicio del período de infracción, a saber el 1 de julio de 1987 –de hecho, destaca que los acuerdos existían incluso antes de esta fecha– ni la del final de dicho período (julio de 1994), ni, por tanto, el hecho de que la infracción duró siete años. Por consiguiente, y dado que las Directrices disponen que las infracciones con una duración superior a cinco años deben considerarse infracciones de larga duración y que este tipo de infracciones justifican que se aplique un incremento que puede alcanzar por cada año el 10 % del importe determinado en función de la gravedad de la infracción, la demandante no puede invocar el desconocimiento de los criterios establecidos por las Directrices.

293 No puede acogerse la alegación de la demandante consistente en reprochar a la Comisión que estimase que la infracción era de larga duración en lugar de aplicar una circunstancia atenuante debido a que se trataba de una práctica de negociaciones que se remontaba a varias décadas atrás. La fecha considerada como inicio del período de infracción en la Decisión corresponde únicamente a la apreciación de la Comisión en función de las pruebas de que dispone para justificar sus conclusiones sobre la existencia y el alcance de una infracción. Por consiguiente, al contrario de lo que afirma la demandante, el hecho de que las conductas sancionadas comenzasen realmente en una fecha muy anterior a la fecha considerada en la Decisión no constituye en modo alguno una circunstancia atenuante.

294 Por último, es preciso recordar que, si bien las alegaciones de la demandante basadas en el carácter tradicional de los contactos mantenidos entre los operadores de las líneas marítimas en Grecia, supuestamente incitados por las autoridades griegas, no pueden ser tomadas en consideración para sostener que dichos contactos no estaban incluidos en la prohibición de los acuerdos restrictivos de la competencia prevista en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, sí se tuvieron en cuenta como circunstancias atenuantes. En efecto, en el considerando 163 de la Decisión, la Comisión admitió que «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 constituían realmente una infracción». Habida cuenta de estas consideraciones, la Comisión aplicó una reducción del 15 % de la multa impuesta a todas las compañías (considerando 163 de la Decisión).

295 Por tanto, debe desestimarse asimismo esta parte del motivo.

C. Sobre la tercera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de las circunstancias agravantes

Alegaciones de las partes

- 296 La demandante considera que las circunstancias agravantes que la Decisión tuvo en cuenta contra ella en los considerandos 159 a 161 carecen de fundamento y de imparcialidad y son inexactas y fragmentarias. Afirma que la Decisión viola los principios fundamentales de proporcionalidad, de prohibición de la discriminación y de buena administración.
- 297 En primer lugar, la demandante niega que desempeñase el papel de instigadora del cártel, al mismo tiempo que recuerda que se trataba de una «práctica habitual» que se remontaba a varias décadas antes, como reconoce la Decisión. A este respecto, añade que desde 1981 hasta mediados de 1987 explotó las líneas entre Grecia e Italia con un solo buque y que dichas líneas estaban dominadas por otras compañías, como Karageorgis, Strintzis, HML, Adriatica y Ventouris, que explotaban un número más elevado de buques.
- 298 En segundo lugar, la demandante sostiene que el télex de 15 de marzo de 1989 no basta para considerarla la «instigadora» de un «cártel», habida cuenta de la existencia previa de la «práctica habitual».
- 299 En tercer lugar, la demandante afirma que la Decisión le reprocha erróneamente que «organizó [...] las reuniones con las empresas participantes en la infracción». En efecto, los télex de ETA de 21 de mayo de 1992 y de 24 de noviembre de 1993 sobre los que se basa la acusación de la Comisión (véanse los considerandos 30, 37 y 38 de la Decisión) contienen una simple información *a posteriori* remitida a Minoan por ETA respecto a una reunión que ya se había decidido (télex de 21 de mayo de 1992) y respecto a otro encuentro que ya había tenido lugar (télex de

24 de noviembre de 1993). En consecuencia, la demandante afirma que no pudo «organizar» (para utilizar la misma formulación que la Decisión) las dos reuniones de que se trata, respecto a las que fue simplemente informada *a posteriori*. Por último, como no puede reprocharse a ETA la «organización» de dichas reuniones, *a fortiori* no puede reprocharse tampoco a la demandante.

- 300 En cuarto lugar, la demandante niega que «realizase un seguimiento de las actividades del cártel». Afirma que la información que recibió de ETA, que era no imparcial, fragmentaria e incompleta y, en cualquier caso, fue recibida *a posteriori*, no le permitía «realizar un seguimiento» de las actividades del cártel en cuestión. A este respecto, la demandante considera especialmente ilustrativo el télex de 24 de noviembre de 1993, que le envió ETA y que estima deliberadamente exagerado, debido a la voluntad del Sr. Sfinias de jactarse de un éxito significativo.
- 301 En quinto lugar, la demandante rechaza que «intentase ampliar el alcance de la colaboración de las empresas» y se opone a la interpretación de cada uno de los télex a los que se refiere la Comisión al apreciar esta circunstancia agravante.
- 302 En sexto lugar, la demandante niega que intentase «obstaculizar las investigaciones de la Comisión». Sostiene que la Decisión indica erróneamente que «Minoan propuso que cada empresa diferenciase su precios en un 1 % para las cuatro categorías de cabinas», ya que la autora de la actuación de que se trata no era ella sino ETA. A este respecto, la demandante precisa que no dio directrices ni instrucciones y que no fue informada de esta actuación ni dio su aprobación.
- 303 La demandante concluye de ello que la Decisión erró y rebasó los límites de la severidad al aumentar el importe de base de la multa en un 10 % por considerarla la supuesta instigadora del cártel.

304 A continuación, la demandante invoca una violación del principio de igualdad en la apreciación de las circunstancias agravantes realizada por la Comisión.

305 La demandante sostiene que otras sociedades implicadas promovieron actuaciones e iniciativas análogas a las de ETA que la Comisión le imputa. En tales circunstancias, la demandante considera que, al calificarla de «instigadora del cártel», la Decisión viola el principio de igualdad de trato, ya que la coloca en una posición más desfavorable que la de sus competidores.

306 La demandante compara en primer lugar su situación con la de Strintzis. Alega que de una lectura de los considerandos 13, 14, 16, 18, 19, 24, 25 y 35 de la Decisión en conjunto se desprende claramente que esta compañía desempeñó en el desarrollo de los hechos un papel cuando menos similar o incluso más importante que el que la Decisión atribuye a ETA e imputa a Minoan, sin que por ello sus iniciativas fueran consideradas circunstancias agravantes, al contrario de lo que se decidió respecto a la demandante. Al actuar de este modo, la Comisión incurrió en una violación manifiesta del principio de igualdad de trato. A continuación, la demandante critica a la Comisión por haber ignorado en su Decisión que Strintzis también explotó un buque en la ruta con destino en Brindisi durante los años 1989, 1990 y 1991 y le reprocha que la Decisión la califique de «incitadora» de la ampliación de la colaboración con las sociedades de las líneas meridionales a pesar de que nunca ha operado en dichas líneas, al contrario que Strintzis, a quien no se imputa esta circunstancia agravante. La demandante hace referencia además al trato otorgado a Karageorgis, sociedad a la que se imputan iniciativas análogas en los considerandos 18, 21 y 33 de la Decisión sin que la Comisión las considere circunstancias agravantes.

307 La Comisión se opone a la alegación de la demandante según la cual la Decisión la califica erróneamente de protagonista en la creación del cártel y la Comisión violó el principio de igualdad de trato y el principio de proporcionalidad al determinar las circunstancias agravantes. Se remite a los considerandos 159 a 161 de la Decisión, en los que se exponen numerosas pruebas que ponen de manifiesto tanto

el papel de primer orden desempeñado por la demandante en la creación del cártel y en el seguimiento de sus actuaciones como los esfuerzos que realizó para obstaculizar las investigaciones de la Comisión.

- 308 Por otra parte, la Comisión sostiene que en la determinación del importe de las multas tuvo en cuenta el comportamiento global de las empresas inculpidas y el papel de cada una de ellas, como exige la jurisprudencia. Afirma que, a la luz de los elementos existentes, la demandante tomó claramente más iniciativas que las demás sociedades implicadas, consistentes no sólo en someter propuestas, sino también en organizar encuentros, informar a las demás sociedades de las respuestas que había dado a la solicitud de información de la Comisión y esforzarse en obstaculizar las investigaciones de la Comisión.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 309 Resulta de las Directrices (punto 2) que la Comisión puede incrementar el importe de base de la multa impuesta para tener en cuenta circunstancias agravantes. Las Directrices exponen una lista de circunstancias agravantes que pueden ser tomadas en consideración, tales como la reincidencia de las empresas en una infracción del mismo tipo, la denegación de toda cooperación o incluso las tentativas de obstrucción de la investigación, el hecho de que la empresa de que se trate desempeñase la función de responsable o instigador de la infracción o las represalias contra otras empresas para hacer «respetar» las decisiones o prácticas ilícitas eventualmente adoptadas. Las Directrices recogen asimismo la posible necesidad de la Comisión de incrementar los importes de base de las multas para rebasar el importe de las ganancias ilícitas realizadas gracias a la infracción, en la medida en que tal estimación sea objetivamente posible.

310 La Comisión expuso en los considerandos 159 a 161 de la Decisión los elementos que tuvo en cuenta como circunstancias agravantes contra cada una de las empresas destinatarias.

1. Sobre el papel de instigadora del cártel

311 Por lo que se refiere a la demandante, la Comisión consideró oportuno (considerando 159 de la Decisión) incrementar en un 25 % el importe de su multa debido a que desempeñó un papel de instigadora del cártel.

312 La Comisión llegó a esta conclusión después de tener en cuenta una serie de circunstancias.

313 En primer lugar, estimó que la demandante trató de persuadir a Anek de que se sumase al cártel. A este respecto, basta con leer el télex de Minoan de 15 de marzo de 1989 para observar que así fue.

314 En segundo lugar, la Comisión consideró que la demandante discutió con Ventouris la política de precios practicada por ésta en la ruta de Ortona (véase el documento de ETA de 25 de febrero de 1992) y organizó y dirigió reuniones con las compañías implicadas en la infracción (véanse los télex de ETA de 21 de mayo de 1992 y 24 de noviembre de 1993).

315 Es necesario señalar que la Decisión reprocha acertadamente a la demandante que organizase y dirigiese reuniones con las compañías implicadas en la infracción (véanse los télex de ETA de 21 de mayo de 1992 y 24 de noviembre de 1993).

- 316 Así, por lo que respecta a la reunión del 21 de mayo de 1992, del télex de la misma fecha enviado por ETA a la demandante se desprende efectivamente que ésta fue informada de que «[iba] a convocarse una conferencia de representantes de las compañías de transporte marítimo que [operaban] en la ruta Patras-Ancona para preparar la nueva tarifa de 1993», así como del orden del día de esta reunión. Del mismo modo, de un télex de 27 de mayo de 1992 resulta que ETA informó a la demandante de las propuestas que aquélla había formulado en la reunión de las compañías marítimas del 21 de mayo de 1992 y que se habían aceptado globalmente.
- 317 Por lo que se refiere a la reunión del 24 de noviembre de 1993, un télex enviado en la misma fecha por ETA a la sede de la demandante indica lo siguiente:

«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 [...]»

- 318 Este documento demuestra que el 24 de noviembre de 1993 tuvo lugar una reunión a la que asistieron catorce compañías navieras y cuyo objeto era el reajuste de los precios que se practicarían en 1994 en las líneas de Patras a Ancona, a Brindisi y a Bari. Pone de manifiesto que el agente de la demandante desempeñó un papel importante en el desarrollo de las negociaciones.

- 319 En tercer lugar, la Comisión tuvo en cuenta el hecho de que la demandante no sólo realizó un seguimiento de las actividades del cártel, sino que también intentó ampliar el alcance de la colaboración de las empresas (véanse los télex de 15 de marzo de 1989, 7 de enero de 1992, 25 de febrero de 1992, 7 de enero de 1993, 24 de septiembre de 1993 y 26 de mayo de 1994).
- 320 Los télex de 15 de marzo de 1989, de 25 de febrero de 1992 y de 24 de septiembre de 1993 ya han sido examinados anteriormente y el carácter probatorio de las circunstancias consideradas agravantes por la Comisión contra la demandante se ha estimado acreditado.
- 321 Por lo que respecta al télex de 7 de enero de 1992 remitido por la demandante a Anek, Strintzis y Karageorgis, citado en el considerando 27 de la Decisión sin que la demandante se haya opuesto, advertía a estas compañías de que varios importadores de automóviles estaban «intentando persuadir a [las] compañías de que [compitieran] entre sí aplicando precios diferentes». Añadía lo siguiente: «Nuestra opinión es que debemos atenernos a una política de precios común que preserve nuestros intereses». La Decisión afirma que la demandante proponía que todas las compañías anunciaran el mismo precio y pedía que se llegase a un acuerdo «para responder a la empresa Calberson que [...] se [había] puesto en contacto con todas las compañías».
- 322 En cuanto al télex de 7 de enero de 1993, se trata de un documento enviado por la demandante a Strintzis, Anek y Karageorgis para proponerles un ajuste de las tarifas para vehículos en las rutas entre Grecia e Italia. Indica 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.»

323 Del tenor de este télex se desprende que la demandante decidió negociar directamente con sus principales competidores en la línea Patras-Ancona, a saber Strintzis, Anek y Karageorgis, y suspender las negociaciones con las compañías que explotaban las demás rutas, lo que prueba la importancia del papel de la demandante en el funcionamiento y el desarrollo de las prácticas colusorias. Por último, la mención de la necesidad de realizar el reajuste «sin consultar previamente a las compañías que operan en las otras rutas italianas» contenida en este télex debe entenderse como la ilustración de la voluntad de la demandante de demostrar las posibilidades reales que existían de lograr un reajuste de precios y, por tanto, como un elemento de incitación a las demás compañías de la línea Patras-Ancona para que adoptaran el reajuste. Por tanto, al contrario de lo que sostiene la demandante, esta afirmación constituye una prueba del intento de ésta de «ampliar el alcance de la colaboración de las empresas».

324 Por lo que respecta al télex de 26 de mayo de 1994 enviado por ETA a la sede de la demandante, indica lo siguiente:

«Como consecuencia de las condiciones que se han desarrollado en el mercado debido a los tipos de interés aplicables al derecho de rescate, a muy corto plazo y a la financiación, que son muy elevados, nadie paga al contado sino que todos los clientes pagan mediante cheques librados a plazo.

Para hacer frente a este fenómeno, dimos a la oficina del Pireo la instrucción de que limite los créditos.

Ustedes saben que nuestra clientela reaccionó denunciándonos ante ustedes y buscando una salida por medio de la emisión de billetes a través de Heraklion, donde ustedes siguen concediendo créditos.

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 16 compañías. No obstante, somos optimistas [...]»

325 Este documento alude a un problema particular provocado por el hecho cada vez más generalizado de que los clientes de las compañías pagasen con cheques librados a plazo y no al contado y a una iniciativa destinada a que se aplicase un nuevo baremo en las líneas con destino en Italia con tarifas distintas en caso de pago al contado y en caso de pago mediante cheque a sesenta días. La expresión «hemos iniciado diligencias» demuestra el papel de cabecilla de las iniciativas o instigador desempeñado por el agente de la demandante, si bien el documento no precisa suficientemente qué otras compañías estaban incluidas en las iniciativas de ETA.

326 Se desprende de estas consideraciones que la Comisión ha acreditado de modo suficiente que la demandante desempeñó un papel importante en el desarrollo de los hechos sancionados y correctamente calificados como prácticas colusorias.

327 Por último, habida cuenta de la fuerza probatoria de las pruebas documentales directas, no pueden acogerse las alegaciones de la demandante. En primer lugar, el hecho de que antes de 1987 la explotación de las líneas entre Grecia e Italia estuviese dominada por otras sociedades, tales como Karageorgis, Strintzis, HML, Adriatica o Ventouris, resulta inoperante, ya que la infracción tomada en consideración no comenzó hasta 1987. En segundo lugar, el hecho de que existiera una práctica habitual en Grecia consistente en fijar las tarifas nacionales mediante consultas entre todos los operadores del país carece de importancia a efectos de demostrar cuál fue el papel realmente desempeñado por la demandante. Esta afirmación se entendería más bien en sentido contrario al deseado por la demandante si resultase cierto que ésta figuraba entre las empresas más importantes que operaban en las líneas nacionales en Grecia.

- 328 Las alegaciones basadas en la errónea atribución de los comportamientos de ETA a la demandante no pueden acogerse, como ya se ha señalado al examinar el segundo motivo.
- 329 En tales circunstancias, la demandante no puede reprochar a la Comisión que estimase que aquélla era la instigadora del cártel y que su papel fue muy destacado respecto al de las demás empresas, incluidas Strintzis y Karageorgis.
- 330 Por último, la demandante tampoco puede sostener que la Comisión violó el principio de igualdad en la determinación del importe de las multas.
- 331 En primer lugar, la demandante afirma erróneamente que la Comisión ignoró por completo que otras empresas, a saber Strintzis y Karageorgis, también tomaron distintas iniciativas en el marco del acuerdo de fijación de precios. Basta con señalar que estas dos empresas no figuran entre aquellas a quien se aplicó una reducción del 15 % de las multas debido a que se limitaron a seguir al cabecilla de la infracción.
- 332 A continuación, una vez acreditado el papel principal desempeñado por la demandante en la infracción, debe desestimarse la alegación basada en el hecho de que la Decisión le reproche que intentase ampliar la colaboración con las sociedades de las líneas meridionales a pesar de que nunca operó en dichas líneas, al contrario que Strintzis, que explotó asimismo un buque en la línea de Brindisi durante los años 1989, 1990 y 1991. A este respecto, es necesario precisar que la Comisión no le reprochó de forma aislada que hubiese buscado la colaboración con las compañías que operaban en las líneas meridionales, sino que tuvo en cuenta, de manera más general, que varios documentos probaban que la demandante había intentado en varias ocasiones, en contextos y rutas distintas y en momentos diferentes, ampliar el ámbito de la colaboración de las empresas.

333 La demandante tampoco puede afirmar que fuera discriminada en la apreciación de las circunstancias agravantes en relación con Karageorgis. Si bien los considerandos 18, 21 y 33 de la Decisión, citados por la demandante, ponen ciertamente de manifiesto que Karageorgis participó en las prácticas colusorias y que lo hizo de forma activa, respondiendo a los télex enviados por la demandante para confirmar su acuerdo sobre las nuevas tarifas, no prueban en modo alguno que tuviese un papel de instigadora y promotora de las iniciativas como el desempeñado por la demandante.

334 Por último, es necesario señalar que, como afirma la Comisión, aun suponiendo que Strintzis y Karageorgis también hubiesen desempeñado un papel de primer orden en las prácticas colusorias y que, por tanto, la Comisión hubiera actuado erróneamente al no infligirles el mismo incremento de la multa, el respeto del principio de igualdad de trato debe conciliarse con el respeto del principio de legalidad, según el cual nadie puede invocar en su provecho una ilegalidad cometida en favor de otro (sentencia Mayr-Melnhof/Comisión, antes citada, apartados 334 y 335).

2. Sobre el intento de obstaculizar las investigaciones realizadas por la Comisión

335 De los considerandos 160 y 161 de la Decisión se desprende que la Comisión incrementó en un 10 % la multa de la demandante debido a que ésta intentó obstaculizar las investigaciones realizadas por la Comisión. Después de que las partes recibiesen las solicitudes de información de la Comisión, la demandante propuso, en noviembre de 1992, que cada compañía aplicase precios diferenciados, disminuyendo un 1 % sus tarifas para cuatro categorías de camarotes, hecho que, a juicio de la Comisión, constituye un intento de obstaculizar sus investigaciones.-

336 En el considerando 34 de la Decisión, la Comisión expone que en noviembre de 1992, tras haber recibido una solicitud de información de la Comisión acerca de

los precios aplicados en las rutas entre Grecia e Italia, la demandante envió a Anek, Karageorgis y Strintzis un télex que indicaba lo siguiente:

«Dada la delicada situación creada por la pregunta de la Comisión sobre nuestras tarifas en la ruta entre Grecia e Italia y tras un intercambio verbal de pareceres, proponemos lo siguiente: de las 17 categorías de nuestra tarifa, hay que excluir la categoría “cubierta”, toda vez que ninguno de nosotros quiere que alguien ofrezca precios más bajos en esta categoría; en cuanto a las 16 categorías restantes, cada compañía debe tomar 4 (que le asignará el Sr. Sakellis) [Strintzis] para las que reducirá su tarifa en un 1 %.» También se afirma que la demandante envió a Anek una copia de su respuesta a la citada solicitud de información.

337 Este considerando de la Decisión alude a un télex enviado por Minoan a Anek, Karageorgis y Strintzis el 6 de noviembre de 1992 y firmado por el Sr. Sfinias, que figura adjunto al escrito de contestación a la demanda como anexo 31 y cuya existencia y veracidad no niega la demandante. Sin embargo, ésta sostiene que la autora de la citada actuación no era ella sino ETA y precisa que no dio directrices ni instrucciones y que no fue informada de esta actuación ni dio su aprobación. El contenido de este télex demuestra claramente que la Comisión actuó acertadamente al estimar que la demandante realizó esfuerzos con el fin de obstaculizar las investigaciones de la Comisión.

338 Del mismo modo, la demandante no niega que informase a las demás sociedades de las respuestas que había dado a la solicitud de información de la Comisión, iniciativa de la que, en el contexto del caso de autos y en particular a la luz del télex de 6 de noviembre de 1992, podía interpretarse que tenía por objeto obstaculizar las investigaciones de la Comisión.

339 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar en su totalidad la tercera parte del motivo.

D. Sobre la cuarta parte del motivo, basada en la apreciación errónea de las circunstancias atenuantes

Alegaciones de las partes

340 La demandante reprocha a la Comisión que le reconociese únicamente las circunstancias atenuantes citadas en los considerandos 162, 163 y 169 de la Decisión, cuando estima que puede alegar legítimamente todas las circunstancias atenuantes mencionadas en las Directrices.

341 De manera más precisa, sostiene que desempeñó un papel pasivo, dado que no puede imputársele ninguna de las iniciativas de ETA, y que no aplicó realmente los acuerdos, como admite la Decisión. La demandante aduce además que, inmediatamente después de la inspección de los días 5 y 6 de julio de 1994, dirigió a ETA instrucciones y advertencias muy estrictas respecto a las actuaciones de ésta. Afirma que estaba convencida de que su conducta no era ilegal y que, por el contrario, ésta tenía por objeto ajustarse al marco legal y reglamentario y a la política del Ministerio de la Marina Mercante, lo que creaba más que una duda justificada respecto al carácter ilegal de la práctica restrictiva. Sostiene que cualquier infracción que pudiera eventualmente reprochársele se explica no por la negligencia, sino simplemente por la ignorancia completa de la ilegalidad de su comportamiento. Por último, la demandante afirma que colaboró de manera efectiva con la Comisión desde los primeros momentos y que proporcionó toda la información y las precisiones necesarias sobre todos los aspectos del presente asunto.

342 Por último, la demandante estima que el hecho de no reconocerle estas circunstancias atenuantes constituye una violación del principio de proporcionalidad y una discriminación respecto a las demás empresas, a las que se aplicó un número mayor de circunstancias atenuantes. En particular, sostiene que el comportamiento de Anek no contribuyó en modo alguno a aclarar el asunto, ya

que mucho antes del envío de los memorándums de Anek a la Comisión la demandante (al igual que otras sociedades) había informado a la Comisión, le había explicado todas las negociaciones entre las sociedades y se había puesto a su disposición para cualquier información adicional.

- 343 La demandante concluye que, en tales circunstancias, el porcentaje de reducción de la multa que se le aplicó (el 35 %) es particularmente bajo en comparación con el que se aplicó a Marlines, a Adriatica y a Ventouris (el 45 %) y a Anek (el 70 %) y teniendo en cuenta que esta reducción quedó sustancialmente anulada por el incremento anterior del 35 % del importe de base que le había sido aplicado por supuestas circunstancias agravantes.
- 344 La Comisión se opone a las alegaciones de la demandante según las cuales existían asimismo otras circunstancias atenuantes en su favor y recuerda que las circunstancias atenuantes que tomó en consideración están detalladas en los considerandos 162 a 169 de la Decisión.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 345 De las Directrices (punto 3) se desprende que la Comisión puede reducir el importe de base para tener en cuenta, entre otras, las siguientes circunstancias atenuantes: el hecho de que la empresa tuviese una función exclusivamente pasiva o subordinada en la comisión de la infracción; la no aplicación efectiva de los acuerdos o prácticas ilícitos; la interrupción de las infracciones desde las primeras intervenciones de la Comisión (en particular, inspecciones); la existencia de una duda razonable de la empresa en cuanto al carácter ilícito del comportamiento restrictivo; el hecho de que las infracciones se cometieran por negligencia y no deliberadamente y el hecho de que la empresa haya colaborado de manera efectiva en el procedimiento, fuera del ámbito de aplicación de la Comunicación relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe.

- 346 De los considerandos 162 a 164 de la Decisión resulta que la Comisión tuvo en cuenta varias circunstancias atenuantes en favor de las empresas destinatarias.
- 347 En primer lugar (considerando 163 de la Decisión), la Comisión consideró que la práctica habitual en Grecia de fijar las tarifas nacionales mediante consulta con todos los operadores del país 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 sobre las tarifas aplicables a la parte internacional de las rutas marítimas constituían o no una infracción. Estas circunstancias justificaron una reducción del 15 % de la multa impuesta a todas las compañías.
- 348 En segundo lugar (considerando 164 de la Decisión), la Comisión tuvo en cuenta que Marlines, Adriatica, Anek y Ventouris Ferries se habían limitado a seguir al cabecilla de la infracción y estimó que esta circunstancia justificaba una reducción del 15 % de la multa impuesta a estas cuatro compañías.
- 349 Por último, procede recordar que en el considerando 169 de la Decisión la Comisión señaló que se aplicó una reducción del 20 % de las multas a todas las compañías, entre las cuales se encontraba la demandante, debido a que no habían negado los hechos expuestos por la Comisión en su pliego de cargos. Esta reducción ascendió al 45 % en el caso de Anek, quien además había presentado documentos antes de que la Comisión enviase su pliego de cargos, que confirmaron en gran medida la existencia de la infracción de que se trataba.
- 350 La demandante no puede reprochar a la Comisión que no le reconociese todas las circunstancias atenuantes mencionadas en las Directrices.

- 351 En primer lugar, como ya se ha señalado, la demandante no tiene ningún fundamento para afirmar que desempeñó un papel pasivo, ya que los comportamientos de ETA le fueron correctamente imputados.
- 352 En segundo lugar, por lo que se refiere a la no aplicación de los acuerdos, basta con recordar que esta circunstancia fue tenida en cuenta por la Comisión al determinar la gravedad de la infracción, es decir en la determinación del importe de base principal, tal como se indica expresamente en el considerando 162 de la Decisión.
- 353 La demandante tampoco puede reprochar a la Comisión que no le aplicase una reducción adicional basada en la supuesta ignorancia completa de la ilegalidad de su conducta, dado que la confusión creada por el marco legislativo y por la política de las autoridades griegas en relación con el tráfico interior sí se tuvo en cuenta y se aplicó a las empresas una reducción del 15 % (considerando 163 de la Decisión).
- 354 Por lo que respecta a la supuesta colaboración efectiva con la Comisión desde los primeros momentos y al hecho de que proporcionase toda la información y las precisiones necesarias sobre todos los aspectos del presente asunto, no cabe criticar a la Comisión por no haber reconocido de manera más explícita esta colaboración puesto que concedió una reducción del 20 % debido a que las compañías no habían negado la existencia de los hechos.
- 355 Por último, la demandante no puede afirmar que fue discriminada respecto a Anek y que merecía la misma reducción que se concedió a esta empresa. Corresponde únicamente a la Comisión decidir en qué medida la colaboración de las empresas le ha resultado útil para el cumplimiento de sus tareas. La demandante no niega que Anek presentó documentos específicos que probaban su admisión expresa de los hechos. Este grado de colaboración no puede compararse

con la mera circunstancia de no haber negado los hechos tal como se exponían en el pliego de cargos. Pues bien, procede recordar que a la demandante se le aplicó la reducción del 20 % por no haber negado la existencia de los hechos.

- 356 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar la cuarta parte de este motivo.

III . *Sobre la pretensión de que se revise al alza la multa impuesta a la demandante*

- 357 La Comisión señala que, en su recurso, la demandante pone en duda en varias ocasiones hechos sobre los que se basa la Decisión y solicita al Tribunal de Primera Instancia que haga uso de la competencia de plena jurisdicción de que dispone en virtud del artículo 229 CE e incremente en un 20 % la multa impuesta a la demandante (es decir que la prive de la reducción del 20 % que se le aplicó por su colaboración).

- 358 Sin embargo, no puede acogerse esta pretensión. En efecto, el Tribunal de Primera Instancia declaró en su sentencia de 28 de febrero de 2002, *Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión* (T-354/94, Rec. p. II-843), tras la devolución del asunto por el Tribunal de Justicia en casación, que «el riesgo de que una empresa cuya multa se ha reducido a cambio de su colaboración interponga posteriormente un recurso de anulación contra la Decisión por la que se declara la existencia de la infracción de las normas de la competencia y se sanciona a la empresa responsable de dicha infracción y logre que sus pretensiones sean estimadas por el Tribunal de Primera Instancia en primera instancia o por el Tribunal de Justicia en casación es una

consecuencia normal del ejercicio de los medios de impugnación previstos por el Tratado y por el Estatuto [del Tribunal de Justicia]. Por tanto, el mero hecho de que se estimen judicialmente las pretensiones de una empresa que colaboró con la Comisión y cuya multa se redujo por ese motivo no justifica que se vuelva a apreciar el importe de la reducción que se le concedió» (apartado 85).

359 Se desprende de ello que la mera circunstancia de que una empresa que colaboró con la Comisión no negando la existencia de los hechos y cuya multa se redujo por ello haya presentado una demanda ante el Tribunal de Primera Instancia con el fin de que se estimen sus pretensiones no puede justificar que se vuelva a apreciar el importe de la reducción que se le concedió.

360 Por tanto, debe desestimarse el recurso en su totalidad.

Costas

361 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimadas las pretensiones formuladas por la demandante y haber solicitado la Comisión la condena en costas de la demandante, procede condenar en costas a ésta.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

- 1) Desestimar el recurso.

- 2) La demandante cargará con sus propias costas y con las de la Comisión.

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 - 5655

Índice

| | |
|---|-----------|
| Hechos que originaron el recurso | II - 5524 |
| Procedimiento y pretensiones de las partes | II - 5529 |
| Fundamentos de Derecho | II - 5530 |
| I. Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación de la Decisión | II - 5531 |
| Sobre el primer motivo, basado en la ilegalidad de la inspección realizada en las oficinas de ETA | II - 5531 |
| Alegaciones de las partes | II - 5531 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5539 |
| A. Facultades de la Comisión en materia de inspección | II - 5539 |
| B. Sobre la procedencia del motivo | II - 5546 |
| 1. Hechos relevantes y no discutidos por las partes | II - 5546 |
| 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 - 5549 |
| 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 - 5555 |
| C. Conclusión | II - 5556 |
| Sobre el segundo motivo, basado en la imputación errónea a la demandante de las actuaciones e iniciativas de ETA | II - 5557 |
| Alegaciones de las partes | II - 5557 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5563 |
| A. Consideraciones previas | II - 5563 |
| B. Sobre la imputación de responsabilidades en las relaciones entre comitente y agente | II - 5565 |
| C. Sobre los contratos de gestión | II - 5567 |
| D. Conclusión | II - 5579 |

| | |
|--|-----------|
| Sobre el tercer motivo, formulado con carácter subsidiario y basado en la calificación errónea de los hechos del caso de autos como acuerdos prohibidos en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado | II - 5580 |
| A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la aplicación errónea del artículo 85, apartado 1, del Tratado, en la medida en que las empresas no disponían de la autonomía necesaria, ya que su conducta estaba impuesta por el marco normativo y por las incitaciones de las autoridades griegas | II - 5580 |
| Alegaciones de las partes | II - 5580 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5588 |
| B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la calificación errónea de los contactos entre las empresas incriminadas como acuerdos prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado | II - 5601 |
| Alegaciones de las partes | II - 5601 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5603 |
| 1. Consideraciones generales | II - 5603 |
| 2. Sobre la prueba de las prácticas colusorias sancionadas en el presente asunto | II - 5605 |
| 3. Sobre las pruebas tomadas en consideración por la Comisión contra la demandante | II - 5610 |
| a) Pruebas relativas a los años 1987, 1988 y 1989 (considerandos 9 a 12 de la Decisión) | II - 5610 |
| b) Pruebas relativas al año 1990 (considerandos 13 a 20 de la Decisión) | II - 5612 |
| c) Pruebas relativas al año 1991 | II - 5615 |
| d) Pruebas relativas al año 1992 (considerandos 24 a 29 de la Decisión) | II - 5617 |
| e) Pruebas relativas al año 1993 | II - 5620 |
| f) Pruebas relativas al año 1994 | II - 5623 |
| II. Sobre las pretensiones destinadas a obtener la anulación o la reducción de la multa | II - 5625 |
| A. Sobre la primera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la gravedad de la infracción | II - 5626 |
| Alegaciones de las partes | II - 5626 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5628 |
| | II - 5657 |

| | |
|---|-----------|
| 1. Consideraciones generales | II - 5628 |
| 2. Sobre la procedencia de esta parte del motivo | II - 5631 |
| B. Sobre la segunda parte del motivo, basada en la apreciación errónea de la duración de la infracción | II - 5633 |
| Alegaciones de las partes | II - 5633 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5634 |
| C. Sobre la tercera parte del motivo, basada en la apreciación errónea de las circunstancias agravantes | II - 5637 |
| Alegaciones de las partes | II - 5637 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5640 |
| 1. Sobre el papel de instigadora del cártel | II - 5641 |
| 2. Sobre el intento de obstaculizar las investigaciones realizadas por la Comisión | II - 5647 |
| D. Sobre la cuarta parte del motivo, basada en la apreciación errónea de las circunstancias atenuantes | II - 5649 |
| Alegaciones de las partes | II - 5649 |
| Apreciación del Tribunal de Primera Instancia | II - 5650 |
| III. Sobre la pretensión de que se revise al alza la multa impuesta a la demandante | II - 5653 |
| Costas | II - 5654 |