

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)
de 28 de febrero de 2002 *

En el asunto T-86/95,

Compagnie générale maritime, con domicilio social en Suresnes (Francia),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, con domicilio social en Hamburgo (Alemania),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, con domicilio social en Tokio (Japón),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA, con domicilio social en Trieste (Italia),

A.P. Møller-Mærsk Line, con domicilio social en Copenhague (Dinamarca),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad, con domicilio social en Kuala Lumpur (Malasia),

Mitsui OSK Lines Ltd, con domicilio social en Tokio,

Nedlloyd Lijnen BV, con domicilio social en Rotterdam (Países Bajos),

Neptune Orient Lines Ltd, con domicilio social en Singapur (Singapur),

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, con domicilio social en Tokio,

Orient Overseas Container Line, con domicilio social en Hong Kong (China),

* Lengua de procedimiento: inglés.

P & O Containers Ltd, con domicilio social en Londres (Reino Unido),
Wilh. Wilhemsen Ltd A/S, con domicilio social en Oslo (Noruega),
representadas por los Sres. P. Rutley, Solicitor, J. Pheasant y A. Mariott,
abogados, que designan domicilio en Luxemburgo,

partes demandantes,

apoyadas por

The European Community Shipowners' Associations ASBL, con domicilio social
en Bruselas (Bélgica), representada por el Sr. D. Waelbroeck, abogado, que
designa domicilio en Luxemburgo,

y por

The Japanese Shipowners' Association, con domicilio social en Tokio, represen-
tada por los Sres. F. Randolph, Barrister, y F. Murphy, Solicitor, que designa
domicilio en Luxemburgo,

partes coadyuvantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. B. Langeheine
y R. Lyal, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

apoyada por

The European Council of Transport Users ASBL, con domicilio social en Bruselas, del que forma parte **The European Shippers Council**, representado por el Sr. M. Clough, Barrister, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte coadyuvante,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 94/985/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference; DO L 378, p. 17).

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

integrado por los Sres. K. Lenaerts, Presidente; J. Azizi y M. Jaeger, Jueces;
Secretario: Sr. Y. Mottard, letrado;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de junio de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia ¹

Marco jurídico

- 1 El Reglamento (CEE) n° 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), establece un régimen de exención por categoría para las conferencias marítimas. El octavo considerando de dicho Reglamento es del siguiente tenor:

«Considerando que procede prever una exención por categoría para las conferencias marítimas; que dichas conferencias desempeñan un papel estabilizador tendente a garantizar servicios fiables a los cargadores; que en general contribuyen a garantizar una oferta de transportes marítimos regulares, suficientes y eficaces, ello tomando en consideración de forma equitativa los intereses de los usuarios; que tales resultados no pueden alcanzarse sin la colaboración que las compañías navieras desarrollan en el seno de las citadas conferencias en materia de tarifas y, en ocasiones, de oferta de capacidad o de repartición de tonelajes por transporte, e incluso de los ingresos; que en la mayor parte de los casos las conferencias quedan sujetas a una competencia efectiva tanto por parte de los servicios regulares no sometidos a ellas como por los servicios de tramp y, en ciertos casos, por otras formas de transporte; que además la movilidad de las flotas, rasgo distintivo de la organización de la oferta en el sector de los servicios de transporte marítimo, ejerce una continua presión de

1 — Sólo se reproducen los apartados de la presente sentencia cuya publicación considera útil el Tribunal de Primera Instancia.

competencia sobre las conferencias, que por lo regular no tienen posibilidad de eliminar la competencia en relación con una parte considerable de los servicios de transporte marítimo de que se trate.»

- 2 En virtud del artículo 1, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86, este último atañe únicamente a transportes marítimos internacionales que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos, excluidos los servicios de tramp, es decir, el transporte de mercancías a granel mediante buques fletados a solicitud del interesado. El artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n° 4056/86 define el concepto de conferencia marítima de la siguiente manera:

«un grupo de dos o más transportistas armadores que preste servicios internacionales regulares para el transporte de mercancías siguiendo una o más líneas determinadas dentro de unos límites geográficos específicos y que ha concluido un acuerdo o un trato, cualquiera que sea su naturaleza, en cuyo marco dichos transportistas operan conforme a fletes uniformes o comunes y a todas las demás condiciones de transporte establecidas para la prestación de los servicios regulares».

- 3 El artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 excluye de la prohibición que establece el artículo 85, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE, apartado 1), los acuerdos cuyo objetivo sea la fijación de precios y condiciones relativos a la prestación de servicios regulares de transporte marítimo. La exención también se aplica a los acuerdos que tengan uno o varios de los siguientes objetivos:

a) coordinación de los horarios de los buques o de sus fechas de viaje o de escala;

b) fijación de la frecuencia de los viajes o de las escalas;

- c) coordinación o repartición de los viajes o de las escalas entre los componentes de la conferencia;
 - d) regulación de la capacidad de transporte ofrecida por los distintos componentes;
 - e) repartición entre dichos componentes del tonelaje transportado o de los ingresos».
- 4 Según el artículo 23, apartado 1, del Reglamento n° 4056/86, antes de tomar una decisión, la Comisión proporcionará a las empresas y asociaciones de empresas interesadas la ocasión de dar a conocer su punto de vista con respecto a las quejas contra ellas que hayan merecido la atención de la Comisión. El Reglamento n° 4260/88 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1988, relativo a las comunicaciones, las quejas, las solicitudes y las audiencias previstas en el Reglamento n° 4056/86 (DO L 376, p. 1), vigente en el momento en que sucedieron los hechos, especifica los requisitos procedimentales que han de respetarse en el procedimiento de audiencia.
- 5 El artículo 1, del Reglamento (CEE) n° 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175, p. 1; EE 08/01, p. 106) prevé lo siguiente:

«En el sector de los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto la fijación de precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte, el reparto de los mercados de transporte, la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, la financiación o la adquisición en común de material o suministros de transporte directamente vinculados a la prestación de transporte en la medida en que ello sea necesario para la explotación en común de una agrupación de empresas de transporte por carretera o vía navegable según la

definición del artículo 4, así como a las posiciones dominantes en el mercado de los transportes. Estas disposiciones se aplicarán igualmente a las operaciones de aquellos auxiliares de transporte que tuvieran el mismo objeto o efectos que los arriba previstos.»

6 Con arreglo al artículo 2, letra a), del Reglamento n° 1017/68:

«Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 3 a 6, serán incompatibles con el mercado común y prohibidos, sin que para ello sea necesaria una decisión previa, todo acuerdo entre empresas, toda decisión de asociaciones de empresas y toda práctica concertada capaz de afectar al comercio entre Estados miembros y que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común, y en especial los que consisten en:

- a) fijar directa o indirectamente los precios y condiciones de transporte u otras condiciones de transacción;

[...]»

7 El artículo 5 del Reglamento n° 1017/68 es del siguiente tenor:

«La prohibición del artículo 2 podrá ser declarada inaplicable con efecto retroactivo,

— a cualquier acuerdo o categoría de acuerdos entre empresas,

- a cualquier decisión o categoría de decisiones de asociación de empresas,

- a cualquier práctica concertada o categoría de prácticas concertadas

que contribuyan

- a mejorar la calidad de los servicios de transporte, o

- a suscitar, en mercados sometidos a fuertes fluctuaciones en el tiempo de la oferta y de la demanda, una mayor continuidad y estabilidad en la satisfacción de las necesidades del transporte, o

- a incrementar la productividad de las empresas, o

- a fomentar el progreso técnico o económico

tomando en consideración equitativamente, los intereses de los usuarios de transporte, y sin que

- a) impongan a las empresas de transporte interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos,

- b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad, respecto a una parte sustancial del mercado de transporte en cuestión, de eliminar la competencia.»
- 8 De acuerdo con el artículo 11, apartado 4, del Reglamento n° 1017/68, «si la Comisión llegare a la conclusión, al término de un procedimiento incoado por reclamación o de oficio, de que un acuerdo, decisión o práctica concertada reúne las condiciones de los artículos 2 y 5, emitirá una decisión de aplicación del artículo 5. La decisión indicará la fecha a partir de la cual haya de surtir efecto. Esta fecha podrá ser anterior a la de la decisión.»
- 9 Conforme al artículo 22, apartado 2, del Reglamento n° 1017/68, la Comisión podrá imponer multas a las empresas y a las asociaciones de empresas por infringir, deliberadamente o por negligencia, en particular, el artículo 2 de dicho Reglamento.
- 10 Según el artículo 26, apartado 1, del Reglamento n° 1017/68, antes de tomar una decisión, la Comisión dará a las empresas y a las asociaciones de empresas interesadas la oportunidad de manifestar sus puntos de vista en relación con las quejas contra ellas estimadas por la Comisión. El Reglamento (CEE) n° 1630/69 de la Comisión, de 8 de agosto de 1969, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 26 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 del Consejo de 19 de julio de 1968 (DO L 209, p. 11; EE 08/01, p. 159) especifica los requisitos procesales que han de respetarse en el procedimiento de audiencia.

Antecedentes de hecho del litigio

- 11 La Far Eastern Freight Conference (en lo sucesivo, «FEFC») es el nombre que recibe una serie de conferencias marítimas asociadas que agrupa compañías

marítimas con servicios regulares de transporte marítimo de contenedores entre el norte de Europa y el sureste y este asiáticos, así como servicios de transporte «de puerta a puerta» o multimodal.

- 12 Las compañías miembros de la FEFC acordaron, además de condiciones generales de adhesión, una tarifa común. Para incluir el transporte multimodal extendieron, hacia 1971, fecha en que se empezaron a utilizar contenedores, al sector de servicios de transporte por tierra las competencias de la FEFC en materia de fijación de precios en el sector del transporte marítimo y de la manipulación en el puerto de carga o de descarga.

- 13 La tarifa de la FEFC aplicable en el momento de los hechos controvertidos está recogida en un documento titulado NT90 que entró en vigor el 1 de enero de 1990. Este documento establece las condiciones generales de transporte, incluidas las de pago. La tarifa está dividida en cinco partes, dos de las cuales se refieren a los componentes terrestres de una operación de transporte multimodal (transporte por tierra en los países de origen y de destino).

- 14 El 28 de abril de 1989, la Comisión recibió una denuncia de la Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), del Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) y de la Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), organizaciones promotoras del Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK; «Comité alemán de cargadores marítimos»), referente a determinadas prácticas de fijación de precios de los miembros de la FEFC en el ámbito del transporte multimodal.

- 15 Los denunciantes enumeraron los cinco elementos que integran un servicio de transporte multimodal:
 - a) transporte por tierra hasta el puerto de embarque;

- b) manipulación de la carga en el puerto (embarque);
 - c) transporte marítimo (transporte marítimo del puerto de carga al de destino);
 - d) manipulación de la carga en el puerto de destino (desembarque);
 - e) transporte por tierra desde el puerto de destino hasta el destino final.
- 16 Los denunciantes alegaron que la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 sólo era aplicable al tercero de los cinco elementos antes mencionados (el transporte marítimo propiamente dicho), pero que los miembros de la FEFC concertaban los precios no sólo del transporte marítimo sino también del transporte por tierra y de las operaciones de manipulación de la carga.
- 17 También afirmaron que, como el artículo 1, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86 atañe únicamente a los «transportes marítimos internacionales, excluidos los servicios de tramp, que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos», el ámbito de aplicación de la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento no podía ser mayor que el del propio Reglamento. En su opinión, debía aplicarse el Reglamento n° 1017/68, cuyo artículo 2 prohíbe las prácticas restrictivas (incluida la fijación de precios) y no prevé exenciones para las actividades de fijación de precios como las desarrolladas por los miembros de la FEFC para el transporte por tierra.

- 18 Los denunciantes solicitaron a la Comisión que adoptase las medidas oportunas para poner fin a dicha práctica de fijación de precios para los servicios de transporte terrestre por parte de la FEFC.
- 19 El 18 de diciembre de 1992, la Comisión decidió abrir un expediente en el presente asunto.
- 20 Mediante escrito de 21 de diciembre de 1992, la Comisión notificó a las demandantes un pliego de cargos.
- 21 Acto seguido, la Comisión ofreció a las empresas afectadas la posibilidad de dar a conocer sus puntos de vista acerca de los cargos que les imputaba y de formular observaciones, conforme al artículo 26, apartado 1, del Reglamento nº 1017/68 y según lo dispuesto en el Reglamento nº 1630/69.
- 22 El 21 de diciembre de 1994, la Comisión adoptó la Decisión 94/985/CE, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference; DO L 378, p. 17; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).
- 23 La parte dispositiva de la Decisión impugnada es del siguiente tenor:

«Artículo 1

Los miembros de la Far Eastern Freight Conference enumerados en el Anexo de la presente Decisión han infringido las disposiciones del artículo 85 del Tratado y

del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 al fijar en común los precios de los servicios de transporte por tierra dentro del territorio de la Comunidad, prestados a los cargadores en combinación con otros servicios como parte integrante de una operación de transporte multimodal de carga por contenedor entre Europa del norte y Oriente próximo.

Artículo 2

En el presente caso no se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.

Artículo 3

Los miembros de la Far Eastern Freight Conference enumerados en el Anexo pondrán fin a la infracción a que se refiere el artículo 1.

Artículo 4

Las empresas destinatarias de la presente Decisión se abstendrán de participar en lo sucesivo en cualquier acuerdo o práctica concertada cuyo objeto o efecto sea idéntico o similar al del acuerdo mencionado en el artículo 1.

Artículo 5

Se imponen a las empresas destinatarias de la presente Decisión las multas que a continuación se indican por infringir las disposiciones del artículo 85 del Tratado CE y del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 según se hace referencia en el artículo 1.

Compagnie Générale Maritime	10 000 ecus
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ecus
Croatia Line	10 000 ecus
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ecus
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ecus
A.P. Moeller-Maersk Line	10 000 ecus
Malaysian International	
Shipping Corporation Berhad	10 000 ecus
Mitsui O.S.K. Lines Ltd	10 000 ecus
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ecus
Neptune Oriente Lines Ltd	10 000 ecus
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ecus
Orient Overseas Container Line	10 000 ecus
P & O Containers Ltd	10 000 ecus

Artículo 6

Las multas impuestas en virtud del artículo 5 deberán abonarse en ecus en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la presente Decisión, en la cuenta bancaria n° 310-0933000-43 a nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruselas.

Al término de dicho plazo, la multa devengará automáticamente intereses pagaderos al tipo aplicado por el Instituto Monetario Europeo para las transacciones en ecus en el primer día laborable del mes en que se adopte la presente Decisión, incrementado en 3,5 puntos porcentuales, esto es: el 9,25 %.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Decisión serán las empresas enumeradas en el Anexo.

La presente Decisión constituye título ejecutivo con arreglo al artículo 192 del Tratado CE.»

Procedimiento

- 24 El 16 de marzo de 1995, trece de las catorce compañías marítimas destinatarias de la Decisión impugnada presentaron un recurso de anulación contra ella con arreglo al artículo 173 del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, tras su modificación).

- 25 Asimismo, mediante escrito separado de 10 de abril de 1995, solicitaron, en virtud de los artículos 185 y 186 del Tratado CE (actualmente artículos 242 CE y 243 CE), la suspensión de la ejecución de la Decisión impugnada. Visto el auto del Presidente del Tribunal de Justicia, de 19 de julio de 1995, Comisión/Atlantic

Container Line y otros [C-149/95 P(R), Rec. p. I-2165], las partes convinieron que la Comisión no pondría en práctica la prohibición de la fijación colectiva de las tarifas del servicio de transporte prevista por las demandantes, hasta que el Tribunal de Primera Instancia dictase sentencia en el asunto T-395/94, Atlantic Container Line y otros, o en el presente asunto. En dichas circunstancias, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia, a petición de las partes, decidió suspender el procedimiento de medidas provisionales, el 31 de octubre de 1995, hasta que se dictase una primera sentencia, bien en el asunto T-395/94 o bien en el presente asunto.

- 26 Mediante auto de 12 de diciembre de 1995, el Presidente de la Sala Quinta ampliada del Tribunal de Primera Instancia admitió la intervención de The European Community Shipowners' Association ASBL (en lo sucesivo, «ECSA») y de The Japanese Shipowners' Association (en lo sucesivo, «JSA») en apoyo de las pretensiones de las demandantes, así como de The European Council of Transport Users ASBL (en lo sucesivo, «ECTU»), que integra a The European Shippers Council, en apoyo de las pretensiones de la Comisión.
- 27 El 30 de octubre de 1995, la High Court of Justice (England & Wales) planteó al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE), varias cuestiones prejudiciales relativas, en particular, a la aplicación del artículo 85 del Tratado y a la interpretación de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68 a los acuerdos celebrados entre compañías marítimas que tengan por objeto fijar la tasa de flete en el marco de operaciones de transporte multimodal compuestas de trayectos terrestres y marítimos (asunto C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima y otros; DO C 351, p. 4).
- 28 Mediante auto de 26 de junio de 1996 (no publicado en la Recopilación), el Tribunal de Primera Instancia ordenó la suspensión del procedimiento en el asunto T-86/95 hasta que se dictase sentencia en el asunto C-339/95, de conformidad con el artículo 47, párrafo tercero, del Estatuto CE del Tribunal de Justicia y con los artículos 77, letra a), y 78 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia. Tras la decisión de archivo del asunto C-339/95, mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 11 de marzo de 1998 (no publicado en la Recopilación), se reanudó el procedimiento del asunto T-86/95.

- 29 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, requirió a las demandantes para que respondiesen a determinadas preguntas escritas.
- 30 En la vista celebrada el 7 de junio de 2000 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

Pretensiones de las partes

- 31 Las demandantes, apoyadas por JSA y ECSA, partes coadyuvantes, solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene en costas a la Comisión.

- 32 La Comisión, apoyada por ECTU, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a las demandantes.

Fundamentos de Derecho

- 33 Las demandantes invocan cinco motivos en apoyo de su recurso. El primero se basa en la violación del artículo 85, apartado 1, del Tratado. El segundo se basa en una infracción del artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 que prevé la exención por categoría. El tercero se basa en la violación del artículo 85, apartado 3, del Tratado y del artículo 5 del Reglamento n° 1017/68 respecto a la concesión de una exención individual. El cuarto motivo se basa en la existencia de irregularidades en el procedimiento administrativo. El quinto motivo tiene por objeto que se anulen o reduzcan las multas.

I. Observaciones preliminares

- 34 Mediante remisión expresa a los asuntos T-395/94 y T-395/94 R, las demandantes invocan, en el presente procedimiento, los argumentos expuestos en dichos asuntos. Como acertadamente señala la Comisión, no se puede tomar en consideración tal remisión global a las alegaciones expuestas en otro asunto. En efecto, conforme al artículo 19, párrafo primero, del Estatuto CE del Tribunal de Justicia, aplicable al Tribunal de Primera Instancia en virtud del artículo 46, párrafo primero, de dicho Estatuto, y del artículo 44, apartado 1, letra c), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, un demandante debe exponer, al menos de forma sumaria, los motivos que invoca. Dichas disposiciones tienen por objeto permitir a la parte demandada preparar su defensa y al Tribunal de Primera Instancia ejercer su control jurisdiccional (véanse, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de diciembre de 1990, Comisión/República Helénica, C-347/88, Rec. p. I-4747, apartado 28, y el auto del Tribunal de Primera Instancia de 28 de abril de 1993, de Hoe/Comisión, T-85/92, Rec. p. II-523, apartados 20 a 22).
- 35 Pues bien, en el presente asunto, la remisión hecha en el escrito de demanda (punto 1.37) «siempre que sea posible y necesario [...] a las alegaciones y las pruebas propuestos en los asuntos T-395/94 y T-395/94 R, en la medida en que

afecten a la cuestión de las tarifas combinadas de las conferencias marítimas» constituye una remisión tan general a la argumentación del asunto T-395/94, que impide al Tribunal de Primera Instancia ejercer su control jurisdiccional. Esta conclusión también es válida con respecto a la remisión hecha en el punto 11.25 del escrito de demanda a todos los argumentos desarrollados en el asunto T-395/94 R, que están resumidos de forma sumaria en el punto 11.26 de la demanda. Por tanto, es preciso limitar el control jurisdiccional que ha de ejercer el Tribunal de Primera Instancia a los motivos y alegaciones explícitamente expuestos en la demanda.

II. Sobre el primer motivo, basado en la violación del artículo 85, apartado 1 del Tratado

A. Alegaciones de las partes

Mercado pertinente

36
a
69 [...]

Restricción sensible de la competencia

70
a
82 [...]

Efecto en el comercio entre los Estados miembros

83
a
109 [...]

B. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

- 110 Por lo que se refiere al primer motivo basado en la violación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, es preciso señalar previamente que las demandantes no niegan el carácter restrictivo de la competencia del acuerdo objeto de la Decisión impugnada por el cual fijaron de forma colectiva la tarifa de los servicios de transporte de la FEFC que prestan en el marco del transporte multimodal. A este respecto, se ha de recordar que un acuerdo mediante el que se fijan los precios constituye una restricción a la competencia contemplada de manera explícita en el artículo 85, apartado 1, letra a), del Tratado (véanse, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de octubre de 1972, *Cementhandelaren/Comisión*, 8/72, Rec. p. 977, apartados 18 y 19, y la del Tribunal de Primera Instancia de 17 de diciembre de 1991, *Enichem Anic/Comisión*, T-6/89, Rec. p. II-1623, apartado 198).
- 111 En cambio, las demandantes niegan que dicho acuerdo pueda restringir la competencia en el mercado de referencia correctamente definido y afectar al comercio entre Estados miembros de manera sensible y, por tanto, entrar en el ámbito de aplicación de la prohibición prevista en el artículo 85, apartado 1, del Tratado. A este respecto, las demandantes reprochan a la Comisión, con carácter principal, que no haya definido, en la Decisión impugnada, el mercado de referencia. Con carácter subsidiario, consideran errónea la definición del mercado de referencia que la Comisión contempla implícitamente en la Decisión impugnada, ya que da por supuesto que el transporte por tierra de contenedores en el marco de las operaciones de transporte multimodal efectuado por la FEFC constituye un mercado distinto del de transporte marítimo. Por último, las demandantes también afirman que si los servicios de transporte controvertidos forman parte del mercado de los servicios de transporte por tierra, éste debería integrar todos los servicios de transporte terrestre.

Sobre la definición del mercado de referencia

- 112 En cuanto al motivo invocado con carácter principal, es necesario señalar que, frente a lo alegado por las demandantes, la Comisión identificó claramente, en los

considerandos 10 y 42 de la Decisión impugnada, a los servicios de transporte por tierra controvertidos como el mercado afectado por el acuerdo de que se trata. La Comisión indicó que los servicios a los que se refiere la Decisión impugnada son los servicios de transporte terrestre que ofrecen las compañías marítimas miembros de la FEFC a los cargadores, en la Comunidad Europea, en el marco del transporte multimodal de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente. Además, en los considerandos 12 a 37 de la Decisión impugnada, la Comisión describió más ampliamente dichos servicios e identificó a los operadores económicos activos desde el punto de vista de la oferta y la demanda (considerandos 16 a 27), así como las condiciones de competencia pertinentes, en particular en materia de precios (considerandos 26, 28 y 30).

- 113 En consecuencia, la Comisión sí expuso el marco real en el que se celebró el acuerdo controvertido y en el que ha de desplegar sus efectos, así como la estructura y el funcionamiento de los servicios controvertidos.
- 114 Además, carece de pertinencia que la Comisión no incluyera, en la Decisión impugnada, una parte específica relativa a la definición del mercado de referencia y que llevase este título.
- 115 Por tanto, debe desestimarse el motivo de las demandantes basado en que no se definió el mercado de referencia en la Decisión impugnada.
- 116 Se ha de recordar que, en el marco de la aplicación del artículo 85 del Tratado, es preciso, en su caso, definir el mercado de referencia para determinar si un acuerdo puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de julio de 2000, Volkswagen/Comisión, T-62/98, Rec. p. II-2707, apartado 230, y de 15 de septiembre

de 1998, *European Night Services* y otros/Comisión, asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94, Rec. p. II-3141, apartados 93 a 95 y 103). Por consiguiente, en el marco de la aplicación del artículo 85 del Tratado, los motivos invocados por las demandantes para refutar la definición del mercado efectuada por la Comisión no pueden poseer una dimensión autónoma con respecto a los relativos al perjuicio del comercio entre Estados miembros y a la distorsión de la competencia (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 21 de febrero de 1995, *SPO* y otros/Comisión, T-29/92, Rec. p. II-289, apartado 75, 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 1093).

- 117 A continuación, por lo que respecta al motivo subsidiario, según el cual es errónea la definición del mercado de referencia implícita en la Decisión impugnada, se ha de recordar que el acuerdo restrictivo de la competencia identificado en la Decisión impugnada trata sobre la fijación, por los miembros de la FEFC, de una tarifa común relativa a «los servicios de transporte por tierra dentro del territorio de la Comunidad, prestados a los cargadores en combinación con otros servicios como parte integrante de una operación de transporte multimodal de carga por contenedor entre Europa del norte y Oriente próximo» (artículo 1 de la Decisión impugnada).
- 118 Se ha de observar que el concepto de «transporte multimodal» (también denominado, en el ramo de que se trata, «transporte intermodal», «transporte directo» o «transporte combinado») se refiere al transporte combinado de contenedores por tierra y por mar. Respecto al transporte por tierra, es sabido que el transporte de contenedores marítimos de las instalaciones del cargador al puerto de carga (transporte previo) y del puerto de descarga a las instalaciones del destinatario (transporte posterior) puede efectuarlo, como señala la Decisión impugnada (considerando 16), el propio cargador o el transportista marítimo. A este respecto, corresponde al cargador elegir libremente una u otra de dichas modalidades (considerando 17 de la Decisión impugnada). En uno u otro caso, puede subcontratarse el servicio de transporte por tierra (considerandos 19 a 24 de la Decisión impugnada).

- 119 Cuando el cargador realiza el transporte por tierra, debe procurarse los contenedores necesarios, en su caso, de la compañía marítima que elija, para cargarlos, en sus propias instalaciones, con las mercancías de que se trate y llevar los contenedores hasta el punto de entrega del material determinado por la compañía marítima. De la misma manera, en el puerto de descarga, corresponde al cargador o al destinatario de las mercancías transportadas efectuar el transporte por tierra de los contenedores a sus propias instalaciones para realizar su descarga y, a continuación, devolverlos vacíos a la compañía marítima. Si no realiza él mismo el transporte por tierra, el cargador, como señala la Decisión impugnada (considerandos 21 a 24), puede recurrir a los servicios de un tercero independiente, como, por ejemplo, un agente de tránsito, un transportista por carretera o una compañía de ferrocarril o una naviera.
- 120 Cuando el transportista marítimo efectúa el transporte por tierra, la compañía marítima proporciona al cargador los contenedores y los lleva al puerto de carga o a las instalaciones del destinatario desde el puerto de descarga. En dicho caso, el transporte por tierra del contenedor no lo efectúa materialmente, en la mayoría de los casos, la propia compañía marítima sino un transportista por carretera o por ferrocarril o una empresa de transportes por vía navegable independiente de la compañía marítima, con quien esta última subcontrata la operación (considerandos 19 y 20 de la Decisión impugnada). Sólo un reducido número de compañías marítimas han creado filiales encargadas de asumir los servicios de transporte por tierra. Consta que el acuerdo controvertido tiene por objeto la fijación por los miembros de la FEFC del precio de contratación por los cargadores de dichos servicios de transporte por tierra, efectuados por las compañías marítimas en el marco de un transporte multimodal.
- 121 Mediante el motivo subsidiario basado en una definición errónea del mercado de referencia, las demandantes alegan que dichos servicios de transporte por tierra forman parte del mercado más amplio de los transportes marítimos efectuados en el marco del transporte multimodal. Según las demandantes, el mercado de referencia debe definirse, por tanto, como el del transporte marítimo regular, en el marco de los servicios de puerto a puerto o de transporte multimodal, entre el norte de Europa y Extremo Oriente, con escalas en los puertos situados entre dichos territorios. A este respecto, las demandantes destacan, particularmente, el

hecho de que los servicios de transporte por tierra de contenedores, que ofrecen a los cargadores, forma parte de los servicios de transporte marítimo regulares que la FEFC ofrece a los cargadores para el transporte de sus mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente y que son indisociables.

- 122 De la jurisprudencia se desprende que, para que se considere un mercado suficientemente distinto, el servicio o el bien de que se trate debe poder individualizarse mediante características particulares que lo diferencien de otros servicios o bienes hasta el punto de que sea poco intercambiable con ellos y sólo padezca su competencia de una manera poco sensible (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 11 de abril de 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen y Silver Line Reisebüro*, 66/86, Rec. p. 803, apartados 39 y 40, y de 14 de febrero de 1978, *United Brands/Comisión*, 27/76, Rec. p. 207, apartados 11 y 12, y la del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1991, *Hilti/Comisión*, T-30/89, Rec. p. II-1439, apartado 64). El grado de posibilidad de intercambio entre productos debe evaluarse en función de las características objetivas de éstos, así como de la estructura de la demanda, de la oferta en el mercado y de las condiciones de la competencia (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de noviembre de 1983, *Michelin/Comisión*, 322/81, Rec. p. 3461, apartado 37, y la del Tribunal de Primera Instancia de 6 de octubre de 1994, *Tetra Pak/Comisión*, T-83/91, Rec. p. II-755, apartado 63).
- 123 Es preciso recordar que ha quedado acreditado que, a pesar de que las compañías marítimas ofrecen servicios de transporte por tierra como complemento de los servicios de transporte marítimo, los cargadores pueden elegir contratar por separado esos dos tipos de prestaciones con operadores económicos distintos. El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 4056/86 garantiza además a los cargadores dicha facultad de dirigirse a las empresas de su elección para los servicios de transporte por tierra. En la oferta de contratación de dichos servicios a los cargadores, las compañías marítimas compiten por tanto con los transportistas por tierra. Ahora bien, no puede negarse que estos últimos sólo están presentes en el mercado de los servicios de transporte por tierra.
- 124 Asimismo, se ha de observar que, antes de que las compañías marítimas empezaran a ofrecer servicios de transporte de contenedores previa carga en el buque o posterior a su descarga, los cargadores tenían que organizarse para

efectuar el transporte de las mercancías con destino a los puertos y procedentes de ellos. El mercado de dicho transporte por tierra de mercancías existía con anterioridad a la llegada de las compañías marítimas a dicho mercado. Aun después de que se extendiese el uso de los contenedores y de la llegada de las compañías marítimas al mercado de los servicios de transporte por tierra, era preciso, como destaca el informe económico de los profesores S. Gilman y M. Graham (apartado 4.42 de su informe, citado en el considerando 17 de la Decisión impugnada), presentado por las demandantes en apoyo de sus pretensiones, «dar a los cargadores la posibilidad de seguir operando como siempre lo habían hecho, organizando su propio “merchant haulage” si así lo [preferían]». Aunque sea innegable que la utilización de los contenedores ha facilitado la combinación de los diferentes modos de transporte, no lo es menos que el transporte previo y posterior de las mercancías sigue siendo un servicio de transporte por tierra. Esta circunstancia demuestra la existencia de un mercado de servicios de transporte por tierra conexo pero distinto del mercado de servicios de transporte marítimo en el marco de un servicio de transporte multimodal (véase en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de octubre de 1985, CBEM, 311/84, Rec. p. 3261, apartado 26).

125 Además, consta que, como destaca la Decisión impugnada (considerandos 19 a 24), los servicios de transporte por tierra necesarios para el transporte previo y posterior de contenedores en el marco de un transporte multimodal los prestan, por regla general, empresas de transporte por tierra independientes de las compañías marítimas y de los cargadores, ya sea el cargador o la compañía marítima quien asegure el transporte por tierra. En estas dos hipótesis, los servicios de transporte por tierra que se requieren para el transporte previo y posterior de los contenedores se subcontratan en la mayoría de los casos con empresas de transporte por tierra independientes especializadas en el transporte por carretera, por ferrocarril o por vías navegables.

126 Así, resulta que el transporte por tierra previo y posterior de contenedores en el marco de un transporte multimodal forma parte de una demanda y de una oferta específicas. Existen empresas de transporte por tierra independientes de los cargadores y de las compañías marítimas que prestan a éstas servicios especializados de transporte por tierra de contenedores marítimos para trasladarlos por vía marítima o posteriormente en el marco de un transporte multimodal.

- 127 Además, refuerza el carácter específico antes mencionado el hecho de que la oferta y la demanda de servicios de transporte por tierra para un transporte multimodal responde a condiciones de competencia particulares, que son diferentes de las de otros mercados, especialmente en el del transporte marítimo. Así, mientras que el precio del transporte marítimo depende esencialmente del valor de las mercancías transportadas, no se niega que el precio del servicio de transporte por tierra se fija por contenedor sin relación directa alguna con el valor de las mercancías transportadas. También consta que el transporte por tierra se factura en la moneda local, mientras que el transporte marítimo se expresa en dólares americanos.
- 128 En dicho contexto, se ha de considerar que, frente a lo alegado por las demandantes, la Comisión pudo estimar en la Decisión impugnada, acertadamente, que los servicios de transporte por tierra relativos al transporte previo y posterior de contenedores en el marco de un transporte multimodal constituyen un mercado distinto de los servicios de transporte marítimo prestados en ese marco por las compañías marítimas miembros de la FEFC. Como se desprende de la jurisprudencia, un submercado que posee características específicas desde el punto de vista de la oferta y la demanda y que ofrece productos que ocupan un lugar indispensable y no intercambiable en el mercado más general del que forma parte, constituye un mercado de producto distinto (véanse las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 10 de julio de 1991, RTE/Comisión, T-69/89, Rec. p. II-485, apartados 61 y 62; BBC/Comisión, T-70/89, Rec. p. II-535, apartado 50, e ITP/Comisión, T-76/89, Rec. p. II-575, apartados 47 y 48).
- 129 La alegación de las demandantes según la cual los servicios de transporte por tierra que aseguran las compañías marítimas en el marco de un transporte multimodal los prestan a los cargadores como parte integrante de sus servicios de transporte marítimo carece, a este respecto, de pertinencia. Dado que existe una oferta y una demanda específicas para los servicios de transporte por tierra de contenedores marítimos y que, en particular, empresas independientes de las compañías marítimas proponen dichos servicios, es consecuencia necesaria de ello que exista un mercado distinto (véanse, por analogía, las sentencias del Tribunal de Justicia de 31 de mayo de 1979, Hugin/Comisión, 22/78, Rec. p. 1869, apartados 7 y 8; Hilti/Comisión, antes citada, apartado 67, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 1994, Hilti/Comisión,

C-53/92 P, Rec. p. I-667, apartados 13 y 14; Tetra Pak/Comisión, antes citada, apartado 82, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, C-333/94 P, Rec. p. I-5951, apartado 36). Así, en el ámbito de los transportes por tierra de contenedores marítimos, el Tribunal de Primera Instancia ya ha declarado que los servicios ferroviarios relativos, en particular, al acceso a la infraestructura ferroviaria, la puesta a disposición de locomotoras y su tracción, constituye, por su especificidad, un submercado distinto del mercado de los transportes por ferrocarril en general y del mercado de los transportes por carretera y vía fluvial (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de octubre de 1997, Deutsche Bahn/Comisión, T-229/94, Rec. p. II-1689, apartados 55 y 56).

- 130 En consecuencia, frente a la tesis de las demandantes, la Comisión estimó acertadamente, en la Decisión impugnada, que el mercado de referencia en el presente asunto es el de los servicios especializados de transporte por tierra de contenedores marítimos para su transporte por vía marítima, en el marco de un transporte multimodal entre el norte de Europa y Extremo Oriente, exceptuando los servicios de transporte marítimo de contenedores suministrados por las compañías marítimas en dicho marco.
- 131 Por último, las demandantes también consideran, para el caso de que el Tribunal de Primera Instancia estime que dichos servicios de transporte por tierra forman parte de un mercado distinto, que sería conveniente, al menos, incluir en el mercado de referencia todos los transportes por tierra similares. A este respecto, las demandantes alegan en particular que el mercado de referencia debería englobar, además del transporte por tierra de contenedores para su transporte marítimo por la FEFC entre el norte de Europa y Extremo Oriente, el transporte por tierra de contenedores por las compañías marítimas independientes vinculado a la misma ruta marítima, el transporte por tierra de contenedores asegurado por la FEFC y compañías independientes en relación con otras rutas, el transporte por tierra de cualquier otro contenedor entre puntos del interior de Europa, así como el transporte por tierra de otras mercancías efectuado de forma similar pero por medios que no sean contenedores.
- 132 Se debe desestimar dicha tesis por carecer manifiestamente de todo fundamento.

- 133 De los considerandos 10 y 42 de la Decisión impugnada, así como del artículo 1 de la parte dispositiva de dicha Decisión, se desprende que la tarifa común controvertida en el presente procedimiento afecta a los servicios de transporte por tierra que ofrecen a los cargadores en combinación con otros servicios, en el marco de operaciones de transporte multimodal de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente, que aseguran las compañías marítimas miembros de la FEFC. De lo anterior resulta que, evidentemente, el mercado de referencia no afecta a todos los servicios de transporte por tierra de cualquier naturaleza sino solamente a los servicios de transporte por tierra de contenedores en cuanto elemento del servicio de transporte multimodal.
- 134 Además, y por el mismo motivo, el mercado geográfico controvertido no es el de todos los transportes por tierra de contenedores en el marco del transporte multimodal en relación con todas las rutas marítimas, sino únicamente los transportes por tierra de contenedores vinculados a la ruta entre el norte de Europa y Extremo Oriente. En efecto, la tarifa común controvertida en el presente asunto se aplica exclusivamente en el marco de los servicios de transporte multimodal que se refieren solamente a dicha ruta marítima entre el norte de Europa y Extremo Oriente, ruta que, por otra parte, no puede ser sustituida por otras (véase, por analogía, la sentencia Ahmed Saeed Flugreisen y Silver Line Reisebüro, antes citada, apartados 40 y 41). Sin que sea necesario, en el presente asunto, pronunciarse sobre la cuestión de si el mercado pertinente debe limitarse al transporte por tierra de contenedores destinados a ser embarcados solamente en los buques de las compañías miembros de la FEFC, como parece desprenderse del considerando 11 de la Decisión impugnada, o, en sentido más amplio, en todos los buques que efectúen la ruta marítima antes mencionada, basta con señalar que del considerando 33 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión apreció el efecto sobre la competencia en el marco más amplio de la segunda hipótesis. La Comisión tenía pues razón de no incluir, en la definición del mercado de referencia, los servicios de transporte por tierra prestados en el marco de servicios de transporte multimodal en rutas marítimas que no fueran la del norte de Europa y Extremo Oriente.
- 135 A la luz de lo que precede, resulta que no puede refutarse la definición del mercado de referencia como la de los servicios de transporte por tierra de contenedores ofrecidos a los cargadores en combinación con otros servicios en la

Comunidad Europea, en el marco del transporte multimodal de mercancías en contenedores entre el norte de Europa y Extremo Oriente.

- 136 En dichas circunstancias, deben desestimarse los motivos de las demandantes basados principalmente en la falta de definición del mercado de referencia y subsidiariamente en el carácter incorrecto de la definición del mercado de referencia.

Sobre el carácter sensible del perjuicio a la competencia

- 137 Por lo que atañe, en primer lugar, al motivo de las demandantes basado en que la Decisión impugnada no aprecia los criterios del carácter sensible de la restricción a la competencia de que se trata y de que no define el mercado de referencia respecto al cual se ha de apreciar dicho efecto sensible, basta con señalar que del considerando 33 de la Decisión impugnada se desprende, con suficiente fundamento, sin que las demandantes lo hayan negado, que la cuota de las compañías marítimas miembros de la FEFC, en 1993, es decir, en el momento de los hechos controvertidos, era el 38,5 % del mercado de transporte por tierra de contenedores marítimos, en el marco de un transporte multimodal, entre el norte de Europa y Extremo Oriente. Como se ha demostrado al examinar el motivo relativo a la definición del mercado de referencia, la Comisión consideró, acertadamente, que dicho mercado constituye el mercado pertinente para la aplicación del artículo 85 del Tratado al acuerdo denunciado.
- 138 De lo anterior resulta que debe desestimarse el motivo de las demandantes por esa única razón. La circunstancia de que la cuota de las demandantes sea de casi el 40 % del mercado de referencia puede, en efecto, por sí sola, demostrar que el acuerdo objeto de la Decisión impugnada puede restringir la competencia de manera sensible en dicho mercado. Una cuota de mercado de dicha extensión no puede razonablemente considerarse insignificante en el sentido de la jurisprudencia (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 9 de julio

de 1969, Völk, 5/69, Rec. p. 295, apartado 7, y de 7 de junio de 1983, Musique diffusion française y otros/Comisión, asuntos acumulados 100/80 a 103/80, Rec. p. 1825, apartado 86). Por tanto, en la medida en que la Decisión impugnada se refiere explícitamente a la cuota de mercado de las compañías marítimas miembros de la FEFC en el mercado de referencia, se ha de considerar que la Comisión apreció, por ello, con suficiente fundamento, los criterios del carácter sensible de la restricción a la competencia controvertida.

- 139 Por lo demás, se ha de destacar también que la Comisión expuso, en la Decisión impugnada, que los servicios de transporte por tierra que aseguran las compañías marítimas miembros de la FEFC representaban, en 1991, unos 1.015.208 contenedores TEU (equivalentes a 20 pies), es decir, aproximadamente 9.276.653 toneladas. Cerca del 89 % de dichos transportes se efectuaron, total o parcialmente, en el territorio de la Comunidad (considerando 33 de la Decisión impugnada). Además, la Decisión impugnada señala que, en las rutas entre el norte de Europa y Extremo Oriente, las operaciones de transporte por tierra representan el 18,6 % del coste total de los servicios de transporte multimodal, lo que correspondía, en 1992, a un importe de unos 477.200.000 ecus (considerandos 34 y 35 de la Decisión impugnada). A la luz de dichos elementos, la Comisión concluyó, en el considerando 45 de la Decisión impugnada, que la «restricción de la competencia entre los miembros de la FEFC por lo que se refiere a los precios del segmento terrestre de una operación de transporte multimodal puede ser considerable, dado el gran número de contenedores y los costes que suponen (véanse los considerandos 33 a 37)».
- 140 En dichas circunstancias, es manifiesto que las demandantes no pueden reprochar a la Comisión el no haber examinado el carácter sensible del acuerdo en la competencia.
- 141 Por lo que se refiere, en segundo lugar, al motivo de las demandantes basado en que la Decisión impugnada no aprecia correctamente si el acuerdo controvertido tiene un efecto sensible en la competencia dado que el efecto sensible del acuerdo controvertido debe apreciarse en el contexto de los transportes marítimos prestados en el marco del transporte multimodal, también se ha de desestimar en la medida en que se fundamenta en una definición errónea del mercado de

referencia. Además, se debe señalar que, suponiendo que la definición del mercado de referencia defendida por las demandantes fuese pertinente, el acuerdo controvertido restringiría aun más sensiblemente la competencia. En efecto, ha quedado acreditado que, en el mercado así definido, los miembros del FEFC tenían, en 1992, una cuota de mercado del 58 % (considerando 33 de la Decisión impugnada). No se puede negar que un acuerdo de fijación de precios, relativo a servicios que representan una parte significativa del coste total de los servicios de transporte multimodal, celebrado por empresas que representan cerca del 60 % del mercado de que se trata, restringe de manera sensible la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

- 142 Por lo que respecta, en tercer lugar, a la tesis de las demandantes según la cual la posición de quienes participan en el acuerdo controvertido debe apreciarse en el mercado de transportes por tierra de tipo análogo, también se ha de desestimar, ya que se basa en una definición errónea del mercado de referencia, que no afecta a todos los transportes por tierra, sino únicamente a los servicios de transporte por tierra prestados en el marco del transporte multimodal en las rutas entre el norte de Europa y Extremo Oriente.
- 143 Además, se ha de señalar que el efecto en la competencia es sensible no solamente si el mercado se limita únicamente a los servicios de transporte por tierra prestados por las compañías marítimas miembros de la FEFC, sino también si debe englobar aquellos prestados por las compañías marítimas independientes. En efecto, como resulta del considerando 33 de la Decisión impugnada, sin que lo nieguen las demandantes, en la primera hipótesis, las compañías miembros de la FEFC estarían en posesión del 70 % del mercado, mientras que en el segundo su cuota de mercado es del 38,5 %.
- 144 En cuarto lugar, respecto al motivo de las demandantes basado en la violación del derecho de defensa, por cuanto la Comisión examinó el efecto sensible en la competencia que tenía el acuerdo controvertido por primera vez en la Decisión impugnada, será objeto de un examen distinto en el marco del cuarto motivo, basado en la existencia de vicios de procedimiento, ya que dicho motivo ha sido expuesto por las demandantes en un contexto más amplio.

Sobre la afectación del comercio entre Estados miembros

- 145 En cuanto a la afectación del comercio entre Estados miembros, se ha de recordar, en primer lugar, que, según jurisprudencia reiterada, para que un acuerdo entre empresas pueda afectar al comercio entre Estados miembros, debe poderse presumir con un grado de probabilidad suficiente, con arreglo a una serie de elementos objetivos de hecho o de Derecho, que puede ejercer una influencia directa o indirecta, real o potencial, sobre las corrientes de intercambios entre Estados miembros, en un sentido que pueda perjudicar a la realización de los objetivos de un mercado único entre Estados (sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1993, *Ahlström Osakeyhtiö y otros/Comisión*, «Pasta de madera II», asuntos acumulados C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 y C-125/85 a C-129/85, Rec. p. I-1307, apartado 143). En particular, no es necesario que el comportamiento denunciado haya afectado efectivamente al comercio entre Estados miembros de manera sensible; basta con demostrar que dicho comportamiento puede tener dicho efecto (véase, en el marco de la aplicación del artículo 85 del Tratado, la sentencia *SPO y otros/Comisión*, antes citada, apartado 235).
- 146 Es preciso señalar además que el acuerdo controvertido es un acuerdo celebrado entre compañías marítimas, varias de las cuales tienen su domicilio en distintos Estados miembros, que tiene por objeto las condiciones de venta de servicios de transporte por tierra a cargadores establecidos también en distintos Estados miembros. Un acuerdo de este tipo puede afectar, manifiestamente, al comercio entre Estados miembros en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Dado que el requisito relativo a la afectación del comercio entre Estados miembros tiene por finalidad determinar el ámbito del Derecho comunitario con respecto al del Derecho de los Estados miembros (sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, *Consten y Grundig/Comisión*, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429, y *SPO y otros/Comisión*, antes citada, apartado 227), no es posible negar que el acuerdo controvertido, que impone condiciones de venta de servicios de transporte por tierra a una gran parte de los cargadores de la Comunidad, entra en el ámbito del Derecho comunitario de la competencia. A este respecto, es necesario observar, en particular, que la fijación del precio de venta de servicios de transporte por tierra puede incidir, sobre todo, en la decisión de los cargadores de confiar el traslado por tierra de sus contenedores a los miembros de la FEFC o a un transportista por tierra, falseando de esta manera la competencia en el mercado de los servicios de transporte por tierra entre las compañías marítimas miembros de la FEFC y los transportistas por tierra presentes en los distintos Estados miembros.

- 147 La Comisión también señaló, acertadamente, en los considerandos 50 y 51 de la Decisión impugnada, que la fijación del precio del transporte por tierra puede influir también en la competencia que existe en los puertos de distintos Estados miembros. En efecto, la fijación de dichos precios en función de un transporte ficticio, en el marco de un sistema de «compensación portuaria», entre un punto terrestre interior y el puerto más cercano en el que actúe cualquiera de los miembros de la FEFC, tiene incluso por objeto neutralizar la ventaja económica que puede constituir una distancia más corta en relación con un puerto determinado. A este respecto, se ha de observar que las demandantes no han negado la existencia de un desvío de fletes a consecuencia de la aplicación de la tarifa común controvertida relativa al transporte por tierra, sino que se han limitado a relativizar su importancia. La circunstancia, por lo demás, sin demostrar, según la cual, aun cuando no existiese un acuerdo de fijación de las tarifas de los servicios de transporte por tierra en la FEFC, las compañías marítimas soportarían los gastos suplementarios que implican el traslado a un puerto más lejano, no anula el hecho de que el objeto o, al menos, el efecto de la práctica de «compensación portuaria» es el de conducir mercancías hacia puertos que, de otra manera, no hubiesen sido destinatarios y que dicha modificación del flujo de mercancías es una consecuencia del acuerdo de fijación de precios de transporte por tierra. Se ha de añadir que el desvío del tráfico consecuencia de la tarificación colectiva es, además, distinto del que existiría si cada compañía hubiese determinado una compensación portuaria individual en función de sus propios criterios.
- 148 Por último, aunque de manera más indirecta, el acuerdo controvertido puede tener, al menos, un efecto sobre el comercio de mercancías entre Estados miembros, en la medida en que los precios de los servicios de transporte por tierra fijados por la FEFC representan una fracción del precio de venta final de las mercancías transportadas (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de diciembre de 1987, BNIC, 136/86, Rec. p. 4789, apartado 18). Por tanto, la Comisión constató acertadamente en el considerando 54 de la Decisión impugnada que dado el efecto que provoca en el coste de exportación hacia otros países, el acuerdo controvertido podía incitar a los productores de la Comunidad a buscar otros mercados en los que los costes de transporte de sus mercancías fuesen menos elevados, en particular, el mercado nacional del productor mismo o los mercados de otros Estados miembros.
- 149 En consecuencia, procede desestimar los motivos de las demandantes basados en la falta de efecto sensible en el comercio intracomunitario.

Conclusión respecto al primer motivo de las demandantes

- 150 En vista de lo que precede, procede declarar infundado el primer motivo de las demandantes basado en la violación del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

III. Sobre el segundo motivo, basado en una violación del artículo 3 del Reglamento n° 4056/86

A. Alegaciones de las partes

151
a
155 [...]

En cuanto a que la Decisión impugnada no tiene en cuenta el hecho de que los Reglamentos n^{os} 1017/68 y 4056/86 tenían por objeto fijar las normas aplicables a sectores económicos particulares

156
a
159 [...]

En cuanto a que la Decisión impugnada no tiene en cuenta la definición correcta de los mercados de referencia en los que producen efectos los acuerdos

160
a
161 [...]

En cuanto a que la Decisión impugnada es incompatible con las indicaciones del Reglamento nº 4056/86 sobre su ámbito de aplicación

162
a
209 [...]]

En cuanto a que la Decisión impugnada no es compatible con los principios generales de Derecho comunitario aplicables a la determinación del alcance de la normativa comunitaria

210
a
215 [...]]

En cuanto a que la Decisión impugnada no es compatible con la interpretación dada a expresiones idénticas en otros reglamentos sectoriales en el ámbito de los transportes

216
a
221 [...]]

En cuanto a que la Decisión impugnada es fuente de inseguridad jurídica y de incoherencia procesal

222
a
224 [...]]

En cuanto a que la Decisión impugnada es irreconciliable con el razonamiento seguido por el Consejo en el Reglamento n° 4056/86 respecto a la concesión de una exención por categoría a las conferencias

225 [...]

En cuanto a que la Decisión impugnada ignora las características distintivas del sector de los transportes

226 [...]

En cuanto a que la sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de octubre de 1995, Centro Servizi Spediporto (C-96/94 Rec. p. I-2883) citada por la Comisión no es pertinente en el presente asunto

227

^a
229 [...]

B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

230 Las demandantes sostienen, en esencia, que es aplicable al acuerdo controvertido la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 y que la Comisión aplicó injustamente el Reglamento n° 1017/68 en el presente asunto.

- 231 Puesto que la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 sólo puede aplicarse a los acuerdos incluidos en el ámbito del Reglamento nº 4056/86, procede comprobar, en primer lugar, si el acuerdo de fijación de precios celebrado entre los miembros de la FEFC para los servicios de transporte por tierra prestados en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal, está incluido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.
- 232 Se debe recordar que el artículo 1 del Reglamento nº 4056/86, titulado «objeto y ámbito de aplicación del Reglamento», prevé en su apartado 1 que «el presente Reglamento determina las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado al transporte marítimo». Por tanto, sólo se incluyen en el ámbito del Reglamento nº 4056/86 las prácticas colusorias y los abusos de posición dominante relativos a los «transportes marítimos».
- 233 A este respecto, se ha de recordar, en primer lugar, que ha quedado probado, en el marco del primer motivo, que los servicios de transporte por tierra controvertidos constituyen un servicio distinto de los servicios de transporte marítimo.
- 234 Es preciso señalar, acto seguido, que, según el significado común, los términos «transportes marítimos» designan precisamente el transporte por mar. Frente a lo que alegan las demandantes, nada justifica que se interpreten los términos «transportes marítimos» en el sentido de que incluyan también el transporte por tierra que consiste en un traslado previo o posterior de contenedores, prestado en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal.
- 235 Una vez aclarado el sentido de la expresión «transportes marítimos», procede considerar que si el Consejo hubiera querido incluir en esta expresión otros

servicios prestados conjuntamente con el transporte marítimo, como el traslado por tierra previo o posterior de las mercancías, debería haberlo mencionado expresamente, como, por otra parte, hizo el legislador americano.

- 236 Sin embargo, lejos de haber previsto dicha extensión del ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86 al transporte por tierra, su artículo 1, apartado 2, precisa, en cambio, que este último «atañe únicamente a transportes marítimos internacionales, excluidos los servicios de tramp, que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos».
- 237 Por tanto, del propio tenor de dicho artículo se desprende que el traslado por tierra previo o posterior de las mercancías no se incluye en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86, ya que éste sólo atañe a los servicios de transporte marítimo de puerto a puerto.
- 238 A este respecto, la interpretación de las demandantes, según la cual dicho artículo sólo tiene por objeto precisar que el Reglamento n° 4056/86 se aplica a las categorías de transportes marítimos «internacionales» que, por tanto, se efectúan entre Estados miembros o entre la Comunidad y un país tercero, carece manifiestamente de fundamento, ya que ignora los términos «que zarpen de uno o de varios puertos [...] o se dirijan a ellos», que en él figuran. Además, el considerando sexto del Reglamento n° 4056/86 en que se apoya dicha interpretación, se refiere también de manera explícita, aunque en el marco específico del requisito de la afectación del comercio entre Estados miembros, a los transportes marítimos «que parten de puertos de la Comunidad o se dirigen a ellos». Dicho considerando confirma, por tanto, la inaplicabilidad del Reglamento n° 4056/86 a los servicios de transporte por tierra que consistan en el traslado previo o posterior de las mercancías.
- 239 Además, se ha de recordar que, en su sentencia de 5 de octubre de 1995, Centro Servizi Sediporto, antes citada, el Tribunal de Justicia, al que se planteó la cuestión de si el Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre

de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1), se aplica a los segmentos terrestres en el marco de una operación de transporte multimodal, declaró que el servicio de transporte marítimo termina al llegar al puerto o a la instalación situada sobre la plataforma continental y no se extiende, por tanto, al transporte por carretera de mercancías desembarcadas del buque.

- 240 Las demandantes consideran erróneamente que la solución adoptada por el Tribunal de Justicia en dicha sentencia no es aplicable al presente asunto. Dado que el Reglamento nº 4055/86 forma parte del mismo conjunto de medidas y fue adoptado el mismo día que el Reglamento nº 4056/86, es inconcebible que el Consejo quisiera definir ámbitos de aplicación distintos para los dos Reglamentos citados. Si el Consejo hubiese tenido al menos la intención de que el Reglamento nº 4056/86 tuviese un ámbito de aplicación mucho más amplio que el del Reglamento nº 4055/86, lo habría precisado de manera expresa y no habría definido el ámbito de aplicación de los dos Reglamentos citados utilizando la misma expresión «transportes marítimos». El hecho de que los dos Reglamentos tengan un objeto distinto carece de pertinencia en el marco de la problemática relativa a dilucidar el significado de los términos «transportes marítimos». Por otra parte, frente a lo que afirman las demandantes, el Reglamento nº 4055/86 no constituye una medida destinada a impedir a los países terceros la posibilidad de denegar el acceso al transporte marítimo internacional, sino que tiene por objeto, como se desprende de su propio título, garantizar la libre prestación de servicios a los transportes marítimos entre Estados miembros, y entre Estados miembros y países terceros, de manera que el argumento según el cual el Consejo deseaba que su legislación cubriese todas las actividades de las conferencias marítimas, se aplica tanto al Reglamento nº 4055/86 como al Reglamento nº 4056/86. Por último, el argumento de las demandantes según el cual la interpretación dada por el Tribunal de Justicia al Reglamento nº 4055/86 resulta de la circunstancia específica de que el artículo 1, apartado 4, letra a), de dicho Reglamento define los servicios de transporte marítimo como aquellos «por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro» también carece de pertinencia, ya que el artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 define, asimismo, en términos casi idénticos, los transportes marítimos referidos como aquellos «que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos».

- 241 Así pues, es manifiesto que el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86 se limita únicamente al transporte marítimo propiamente dicho, es decir al

transporte por mar, de puerto a puerto, y no cubre los servicios de transporte previo o posterior por tierra de las mercancías prestados en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal.

- 242 En segundo lugar, del undécimo considerando del Reglamento n° 4056/86 se desprende claramente que el Consejo no pretendió extender la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento a los acuerdos relativos a los servicios de transporte terrestre, que consistan en el transporte previo o posterior de las mercancías, prestado en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal. En efecto, según el undécimo considerando «el usuario debe tener en todo momento la posibilidad de conocer los precios y condiciones de transporte aplicados por los componentes de la conferencia, quedando entendido que en materia de transportes terrestres organizados por los transportistas marítimos, estos últimos siguen sometidos al Reglamento n° 1017/68».
- 243 Frente a lo que alegan las demandantes, el hecho de que la versión inglesa del Reglamento n° 4056/86 mencione el término “shippers” (cargadores) en lugar de “shipping lines” (transportistas marítimos) no es pertinente, ya que se trata a todas luces de un error de traducción. En efecto, no sólo las demás versiones lingüísticas mencionan, como la versión francesa, a «los transportistas marítimos», sino que, además, la frase, tal como figura en la versión inglesa, no tiene sentido y no existe razón alguna para que figure en un Reglamento relativo al transporte marítimo.
- 244 Asimismo, es manifiesto que debe desestimarse la alegación subsidiaria de las demandantes según la cual, en el caso de que el undécimo considerando se refiera efectivamente a los «transportistas marítimos» y no a los «cargadores», significaría simplemente que los acuerdos celebrados entre las compañías marítimas y los transportistas por tierra están sometidos al Reglamento n° 1017/68. Por una parte, el undécimo considerando, tal como lo interpretan las demandantes, no tendría sentido alguno, ya que el hecho de que las compañías marítimas concierten el precio de compra de los servicios de transporte por tierra no tiene relación alguna con la necesidad de los usuarios de poder, en todo

momento, «conocer los precios y condiciones de transporte aplicados por los componentes de la conferencia». Por otra parte, puesto que la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 para la «fijación de precios y condiciones de transporte» sólo puede referirse a la determinación de precios de contratación del transporte marítimo y no a la negociación de un precio de contratación para otro tipo de transporte, era inútil prever que los transportistas marítimos pudieran concertar entre ellos el precio de contratación del transporte por tierra.

- 245 En tercer lugar, se ha de señalar que la definición de la conferencia marítima que figura en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento n° 4056/86, se refiere a los transportistas con buques que «operan conforme a fletes uniformes o comunes y a todas las demás condiciones de transporte establecidas para la prestación de los servicios regulares». Además, la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 se aplica, según el título de dicho artículo, a «los acuerdos entre transportistas en lo referente al ejercicio de servicios regulares de transporte marítimo».
- 246 Ahora bien, los servicios de transporte por tierra de contenedores controvertidos que se ofrecen en el marco de una operación de transporte multimodal no representan «servicios regulares» en el sentido de las disposiciones antes citadas. En efecto, a diferencia de los servicios de transporte marítimo, no se efectúan según un itinerario y un horario regulares y predeterminados. En consecuencia, un acuerdo de fijación de precios de los servicios de transporte por tierra no puede beneficiarse de la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86.
- 247 En cuarto lugar, se ha de observar que el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, que enumera los objetivos que pueden tener los acuerdos de las conferencias marítimas a los que es aplicable la exención por categoría, no menciona entre éstos los acuerdos relativos a las actividades de transporte por tierra que consistan en el transporte previo o posterior de las mercancías, efectuadas en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal, sino que se refiere solamente, por el contrario, a las actividades específicamente marítimas, como, por ejemplo, la coordinación de los horarios de

los buques o de sus fechas de viaje o de escala, la determinación de la frecuencia de los viajes o de las escalas, la coordinación o el reparto de los viajes o las escalas entre miembros de la conferencia. Asimismo, el título del artículo 3 se refiere únicamente a los servicios de transporte marítimo.

- 248 Se debe recordar, en quinto lugar, que, en el procedimiento legislativo que culminó con la adopción del Reglamento n° 4056/86, tanto el Parlamento como el Comité Económico y Social propusieron una modificación para que la exención se aplicara también a los servicios de transporte por tierra consistentes en el transporte previo o posterior de las mercancías, prestado en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal. Pues bien, dicha propuesta no fue aprobada por el Consejo. No se puede acoger el argumento de las demandantes según el cual si el Consejo estimó inútil adoptar dichas propuestas fue porque consideraba que el segmento terrestre del transporte multimodal ya estaba incluido en el transporte marítimo. Por una parte, dicha alegación implica que se confiara a los términos «transporte marítimo» un significado mucho más amplio que el común. El hecho de que tanto el Parlamento como el Comité Económico y Social, que formularon su dictamen sobre la propuesta de Reglamento, estimaron necesario añadir la precisión de que la exención se refería también a los acuerdos relativos a los servicios de transporte por tierra que consistan en el transporte previo o posterior de las mercancías, prestado con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal, demuestra indiscutiblemente que los segmentos terrestres no pueden considerarse comprendidos en la expresión «transporte marítimo». Por otra parte, a causa de dichas propuestas del Parlamento y del Comité Económico y Social, la seguridad jurídica exigía que el Consejo lo indicara expresamente si hubiera deseado extender el beneficio de la exención por categoría a los acuerdos relativos a la parte terrestre del transporte multimodal.

- 249 En sexto lugar, la inaplicabilidad al acuerdo controvertido de la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 también se deduce de una Declaración del Consejo de 17 de diciembre de 1991, citada por las propias demandantes, en la que aquél indica que examinará la cuestión de si se ha de conceder una exención por categoría a los acuerdos sobre precios y condiciones de transporte por tierra en el marco del transporte multimodal. Dicha Declaración, cinco años posterior a la adopción del Reglamento

nº 4056/86, confirma también que el Consejo, aun sensibilizado por la problemática del transporte multimodal, e incluso favorable, en su caso, a conceder una exención por categoría a los acuerdos relativos a los servicios de transporte por tierra previo o posterior de las mercancías, prestados con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal, consideró claramente que dichos acuerdos no entraban en el ámbito de la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº4056/86.

- 250 En séptimo lugar, la Comisión indicó expresamente, en la página 5 de su memorándum explicativo de la propuesta de Reglamento de 1981, que se tuvo en consideración, en particular, el hecho de que el Reglamento controvertido sólo debía aplicarse a un único modo de transporte.
- 251 En octavo lugar, de los principios generales de interpretación resulta también la inaplicabilidad de la exención prevista por el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 a los acuerdos de fijación de precios de los servicios de transporte por tierra prestados en el marco de servicios de transporte multimodal.
- 252 En efecto, según jurisprudencia reiterada, habida cuenta del principio general de prohibición de prácticas colusorias contrarias a las normas sobre la competencia establecido en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, las disposiciones en que se prevén excepciones, incluidas en un Reglamento de exención deben, por su propia naturaleza, ser interpretadas restrictivamente (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de abril de 1993, Peugeot/Comisión, T-9/92, Rec. p. II-493, apartado 37; conclusiones del Abogado General Sr. Van Gerven, de 11 de octubre de 1990, en el asunto Delimitis, C-234/89, Rec. 1991, pp. I-935 y ss., especialmente p. I-952). Este criterio debe aplicarse también a las disposiciones del Reglamento nº 4056/86 que exceptúan a algunos acuerdos de la prohibición establecida en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, ya que el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 constituye una exención por categoría a efectos del artículo 85, apartado 3, del Tratado (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de octubre de 1996, Compagnie maritime belge de transports y otros/comisión, T-24/93 a T-26/93 y T-28/93, Rec. p. II-1201, apartado 48).

- 253 En dichas circunstancias, las partes no pueden alegar eficazmente que se ha reconocido el carácter positivo del objetivo mismo de una conferencia marítima, extremo que la Comisión no ha negado en absoluto. Lo anterior, si bien puede justificar las exenciones concedidas por el Reglamento n° 4056/86, no puede significar que toda infracción de las normas sobre la competencia perpetrada por conferencias marítimas eluda el principio de prohibición del artículo 85, apartado 1, del Tratado (sentencia *Compagnie maritime belge y otros/Comisión*, antes citada, apartado 50).
- 254 Por otra parte, habida cuenta del carácter absolutamente excepcional de la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, por cuanto en él se concede, por tiempo indefinido, una exención para acuerdos horizontales de fijación de los precios del transporte marítimo, es aún menos aceptable extender el beneficio de dicha exención por categoría a los acuerdos de fijación del precio del transporte por tierra celebrados entre los miembros de una conferencia marítima.
- 255 Por tanto, se ha de desestimar el motivo de las demandantes según el cual la interpretación de la Comisión es contradictoria con la *ratio* de la exención por categoría porque la mayoría de las conferencias establecen una tarifa multimodal. Dicha interpretación, además, no lesiona en absoluto la facultad que el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86 otorga a las conferencias marítimas para fijar los precios del transporte marítimo.
- 256 Asimismo, se ha de desestimar el motivo según el cual la Decisión impugnada ignoró las características distintivas del sector de los transportes en general. En efecto, es preciso observar que las propias demandantes destacan que los diferentes Reglamentos relativos al ámbito de los transportes fueron adoptados por el Consejo en función de características específicas de cada uno de los modos de transporte, marítimo, por tierra o aéreo. Dado que el acuerdo controvertido se refiere a los servicios de transporte por tierra, que consisten en el transporte previo o posterior efectuado con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal y no a los servicios de transporte marítimo, no existe

razón alguna de concederles las exenciones excepcionales otorgadas a los acuerdos relativos al transporte marítimo.

- 257 Así pues, tanto del tenor de las disposiciones que precisan el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86 o los acuerdos a que se aplica la exención prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento como de los trabajos preparatorios del Reglamento n° 4056/86 y de la Declaración del Consejo de diciembre de 1991, y de los principios generales de interpretación resulta que la exención por categoría en favor de determinados acuerdos de los miembros de las conferencias marítimas, prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento no puede aplicarse a un acuerdo de fijación de precios de los servicios de transporte por tierra que consista en el transporte previo o posterior de las mercancías, efectuado con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal, celebrado entre los miembros de una conferencia marítima.
- 258 Además, es preciso señalar que ninguno de los demás argumentos invocados por las demandantes puede refutar la conclusión antes expuesta.
- 259 En primer lugar, no está fundada la tesis de las demandantes según la cual el acuerdo controvertido está incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86 porque los miembros de la FEFC son empresas del sector de transportes marítimos.
- 260 Para determinar qué Reglamento aplicar a un acuerdo concreto, es preciso examinar este último a la luz de las disposiciones que precisan el ámbito de aplicación de los distintos reglamentos de que se trate y no fundarse únicamente en el sector al que pertenece la empresa que presta el servicio o entrega el producto objeto del acuerdo. En el presente asunto, del artículo 1, apartado 2, del Reglamento n° 4056/86 se desprende claramente que no atañe a todos los acuerdos celebrados por las compañías marítimas sino únicamente a aquéllos relativos a los «transportes marítimos internacionales [...] que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos». Por tanto, un acuerdo que fije los precios de los servicios de transporte terrestre está manifiestamente

excluido del ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86, aunque lo celebraran y ejecutaran compañías marítimas en el marco de servicios de transporte multimodal. A este respecto, es preciso recordar que, en una sentencia de 11 de marzo de 1997, Comisión/UIC (C-264/95 P, Rec. p. I-1287), apartado 42, el Tribunal de Justicia declaró que la aplicación del Reglamento n° 1017/68 está supeditada a la calificación de los acuerdos de que se trate, y no a la previa identificación del mercado en el que dichos acuerdos produzcan sus efectos. En consecuencia, la argumentación de las demandantes según la cual, en el ámbito de los transportes, los distintos reglamentos de aplicación de las normas de competencia se aplican a los sectores particulares de la economía, debe ser desestimada porque los reglamentos aplicables deben determinarse en relación con el acuerdo controvertido y no con la empresa que suministra el producto o presta el servicio. En efecto, un mismo acuerdo no puede estar sujeto a distintos reglamentos de aplicación de las normas de competencia en función de la empresa que lo celebra.

- 261 En todo caso, aun cuando, como sostienen las demandantes, el reglamento aplicable dependiese de la definición del mercado, el acuerdo controvertido no entraría en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86. En efecto, como se desprende del examen del primer motivo, los servicios de transporte terrestre controvertidos deben considerarse un servicio distinto de los servicios de transporte marítimo y no un producto integrado único del servicio de transporte multimodal, principalmente porque los servicios de transporte marítimo y terrestre pueden contratarse separadamente con operadores económicos distintos y por estos mismos. A este respecto, la comparación con los cordones de zapatos que hacen las demandantes carece manifiestamente de pertinencia ya que, aunque los cordones pueden comprarse, ciertamente, separados de los zapatos, estos últimos no pueden venderse o utilizarse sin los cordones y ambos productos forman un único producto. En cambio, los servicios de transporte terrestre ofrecidos por los miembros de la FEFC sólo son un servicio complementario de sus servicios de transporte marítimo para el que los consumidores tienen la facultad, por lo demás, garantizada por el Reglamento n° 4056/86, de dirigirse a las empresas de su elección, y, asimismo, los propios cargadores pueden llevar a cabo el transporte terrestre previo o posterior de las mercancías. Por consiguiente, aun ofrecidos en combinación con un servicio de transporte marítimo en el marco de un transporte multimodal, los servicios de transporte terrestre previo o posterior de mercancías no dejan de ser servicios distintos de los de transporte marítimo. El mercado pertinente en el presente asunto no es, por tanto, frente a lo que sostienen las demandantes, el mercado de los servicios de transporte marítimo, sino el de los servicios de transporte por tierra prestados por los miembros de la FEFC en el marco de un transporte multimodal.

- 262 Por otra parte, se ha de añadir que, aun suponiendo que el transporte multimodal pueda considerarse como un producto compuesto único de un mercado propio, la tesis defendida con carácter subsidiario por las demandantes, según la cual las actividades accesorias, que se prestan necesariamente en tanto que componente integral de un servicio de transporte multimodal deben tratarse como una parte de dicho servicio único, no implica, en cualquier caso, que el acuerdo controvertido esté cubierto por la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86. En efecto, al tener que ser restrictivos en la interpretación de las disposiciones que prevén una exención por categoría, el hecho de que el transporte multimodal constituya un servicio compuesto único conduciría, por el contrario, a preguntarse si la exención por categoría podría aplicarse además a la fijación del precio del servicio de transporte multimodal, incluido el segmento marítimo.
- 263 Además, se ha de observar que la tesis de las demandantes provocaría discriminaciones.
- 264 Así, los transportistas por carretera o las compañías de ferrocarril no podrían, a diferencia de las compañías marítimas, concertar el precio de los servicios de transporte terrestre que ofrecen a los cargadores. Por otra parte, no se puede excluir que la posibilidad de que las conferencias marítimas fijen colectivamente el precio de los servicios de transporte terrestre amenace con permitirles extender el poder que tienen en el mercado del transporte marítimo al mercado del transporte terrestre, en detrimento de los transportistas por tierra. Así, sin variar la tarifa del transporte multimodal, podrían, por ejemplo, aumentar el precio relativo al segmento marítimo del transporte y disminuir en la misma medida el relativo a la parte terrestre del transporte, de manera que, en la práctica, los cargadores no tendrían más opción que contratar el transporte terrestre con las compañías marítimas.
- 265 La posibilidad que tienen las compañías marítimas de fijar colectivamente los precios de los servicios relativos a los transportes marítimos y de los servicios de transporte terrestre, que consiste en el transporte previo o posterior de las

mercancías, prestado con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal conduciría asimismo a una discriminación de determinados agentes de tránsito que son auténticos operadores de transporte multimodal sin poseer buques («non vessel operating multimodal transport operators») y ofrecen los mismos servicios que las compañías de transporte marítimo de línea. Dichos agentes de tránsito ofrecen servicios de transporte multimodal, pero, a diferencia de las compañías marítimas, no explotan por sí mismos ningún buque sino que alquilan espacio en los buques de transportistas marítimos. Tal como señala el considerando vigesimotercero de la Decisión impugnada, sin que las demandantes lo nieguen, la competencia entre dichos agentes de tránsito y los transportistas marítimos que efectúan servicios regulares ha aumentado fuertemente hasta el punto de convertirse en una de las mayores características del sector de que se trata.

- 266 En segundo lugar, deben desestimarse los distintos argumentos basados en el texto del Reglamento n° 4056/86. En efecto, o bien se basan en la premisa equivocada y ya desestimada (véase *supra*, apartados 120 a 129), según la cual los servicios de transporte terrestre que consisten en el transporte previo o posterior de las mercancías, prestados con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal constituyen servicios de transporte marítimo, o bien carecen de pertinencia, o bien resultan de una exégesis abusiva del texto.
- 267 Así, los argumentos basados en el artículo 5 del Reglamento n° 4056/86 no resultan pertinentes porque dicho precepto sólo enuncia las obligaciones ligadas a la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento y no puede, por definición, extender el ámbito de aplicación de dicha exención. Además, frente a lo que sostienen las demandantes, los apartados 3 y 4 del artículo 5 del Reglamento n° 4056/86, aunque hagan referencia al transporte terrestre, no permiten establecer que el Reglamento regule dicho transporte. Por una parte, el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 4056/86 solo tiene por objeto evitar que las compañías marítimas miembros de una conferencia se aprovechen de su poder en el mercado del transporte marítimo para obligar a los cargadores a contratar con ellas otros servicios, como los servicios de transporte terrestre. Se ha de observar, además, que el precepto antes citado, que, por tanto, tiene por objeto evitar que las compañías marítimas vinculen el transporte por tierra a su servicio de transporte marítimo, confirma que los transportes marítimos y terrestres son dos servicios distintos que se integran en mercados distintos.

268 Por otra parte, el artículo 5, apartado 4, del Reglamento n° 4056/86 no indica que este último se aplique al transporte terrestre sino que, refiriéndose a situaciones en las que existe un precio único para un servicio de transporte que comprende un segmento terrestre, prevé que las tarifas de las compañías marítimas deben precisar los servicios cubiertos por el flete a prorrata de la parte marítima y de la parte terrestre del transporte. Las tarifas objeto de dicho artículo no se refieren a la de la conferencia, sino que tienen por objeto las condiciones ofrecidas por las distintas compañías marítimas. En efecto, el artículo prevé que dichas tarifas puedan consultarse en las oficinas de las compañías y de sus agentes y no en las oficinas de la conferencia. Está claro que las compañías marítimas pueden proponer servicios de transporte multimodal y, en dicho contexto, es conveniente que los cargadores puedan conocer la proporción de los precios que corresponde al transporte terrestre y al transporte marítimo.

269 Frente a lo que sostienen las demandantes, el artículo 4 del Reglamento n° 4056/86 según el cual, para beneficiarse de la exención, un acuerdo no puede aplicar precios y condiciones que difieran según el país de origen o de destino o según el puerto de carga y de descarga, no prueba en absoluto que el Reglamento n° 4056/86 se aplique al transporte terrestre sino que refleja simplemente el principio de la prohibición de discriminaciones mencionado en el artículo 79, apartado 1, del Tratado (actualmente artículo 75 CE, apartado 1, tras su modificación). Aun cuando no existiera transporte multimodal, las compañías marítimas podrían aplicar condiciones distintas al transporte de las mercancías de los distintos Estados miembros y asegurarse de esa manera que las mercancías pasan preferentemente por un puerto y no por otro.

270 En tercer lugar, respecto a la aseveración de las demandantes según la cual determinados Estados miembros opinaron, en 1984, en el marco de una reforma legislativa efectuada en un país tercero, que sería deseable que dicho país autorizara asimismo a las compañías marítimas miembros de las conferencias marítimas a fijar colectivamente los precios de los servicios de transporte terrestre prestados en combinación con los servicios de transporte marítimo, no se puede deducir de ello que el Consejo haya decidido necesariamente, tres años más tarde, que convenía adoptar una normativa en este sentido a nivel comunitario.

Además, se ha de destacar, por una parte, que sólo se trataba de la opinión de una parte de los Estados miembros y, por otra, que no puede excluirse que los Estados miembros que estuviesen en favor de que se concediera una exención no hayan modificado su opinión, que podía explicarse por el hecho de que no existía en ese momento una normativa comunitaria que determinase las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos. En todo caso, la opinión expresada en otro momento por determinados Estados miembros no puede prevalecer sobre el texto del Reglamento n° 4056/86, y, en particular, su artículo 1, de un tenor perfectamente claro, que prevé que dicho Reglamento sólo se aplica a los transportes marítimos.

- 271 Además, es obligado señalar que la legislación americana, que invocan las partes demandantes, también demuestra que los términos «transportes marítimos» no pueden interpretarse de manera que abarquen el transporte terrestre efectuado en el marco del transporte multimodal. En efecto, como ha señalado acertadamente la Comisión, la Shipping Act adoptada en 1984 en los Estados Unidos de América para permitir a los transportistas marítimos «discutir, fijar o regular las tarifas de transporte, incluidas las tarifas combinadas del lugar de partida al de entrega» tomó buen cuidado de precisar expresamente que también quedan exentas de la aplicación de las leyes antitrust los acuerdos relativos al segmento terrestre de un transporte multimodal. Este ejemplo confirma pues que una exención de las normas de competencia que permita a los miembros de una conferencia marítima fijar los precios del transporte marítimo no puede interpretarse en el sentido de que concede también e implícitamente una exención para los acuerdos que fijen los precios de los servicios de transporte por tierra prestados en el marco del transporte multimodal.
- 272 En cuarto lugar, frente a lo que sostienen las demandantes, la circunstancia de que el Reglamento n° 4056/86 se aplique solamente al transporte marítimo, mientras que el Reglamento n° 1017/68 se aplica al transporte terrestre, no es fuente de ninguna inseguridad jurídica ni de incoherencias procedimentales.
- 273 En quinto lugar, frente a lo que alegan las demandantes, la interpretación según la cual el Reglamento n° 4056/86 sólo se aplica a la parte terrestre del transporte

multimodal no tiene como consecuencia privar de todo efecto útil a la exención por categoría prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento. Por una parte, en efecto, las compañías miembros de las conferencias marítimas pueden fijar, conforme a lo que prevé el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, colectivamente los precios de los servicios de transporte marítimo y, en su caso, celebrar también acuerdos que tengan alguno de los demás objetos mencionados en el artículo 3, antes citado. Por otra parte, está claro que cada compañía marítima miembro de la conferencia puede proponer y prestar servicios de transporte multimodal, pero solamente en el sentido de que si el precio del segmento marítimo puede fijarlo la conferencia, el precio del segmento terrestre del transporte, en cambio, debe fijarlo individualmente cada compañía. La interpretación de la Comisión no limita en absoluto el ámbito de aplicación de la exención por categoría prevista para el transporte marítimo propiamente dicho, ni la posibilidad de las compañías marítimas miembros de las conferencias de prestar servicios de transporte multimodal. Por lo demás, es preciso observar, a este respecto, que ha quedado acreditado que numerosas compañías marítimas independientes, así como los agentes de tránsito, ofrecen servicios de transporte multimodal equivalentes a los prestados por los miembros de la FEFC sin que, por otra parte, fijen el precio del transporte terrestre en común con otras compañías marítimas o los agentes de tránsito.

- 274 En sexto lugar, respecto a la alegación de las demandantes según la cual la interpretación que la Comisión hace del Reglamento n° 4056/86 es contraria a la opinión general de los Estados miembros, basta con señalar que no puede acogerse, ya que las demandantes no lo han probado. La Comisión alega que, en su dictamen sobre el proyecto de la Decisión impugnada, el Comité Consultivo, integrado por los representantes de las administraciones de transporte y de la competencia de los Estados miembros, se declaró favorable, por unanimidad de sus miembros, a las conclusiones de la Comisión relativas a la definición del mercado, la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado y la determinación del ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86. No obstante, al no haber presentado la Comisión dicho dictamen, no se puede acoger su argumento (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de marzo de 2001, Institut des mandataires agréés/Comisión, T-144/99, Rec. p. II-1087, apartado 133). Por otra parte, es preciso observar que, aunque las demandantes afirman que la interpretación del Reglamento n° 4056/86 defendida por la Comisión es contraria a la opinión general de los Estados miembros, sin embargo ningún Estado miembro ha intervenido en el presente procedimiento para defender la tesis de las demandantes según la cual el segmento terrestre del transporte multimodal entra

en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86. En cambio, de la sentencia dictada el día de hoy en el asunto T-18/97 se desprende que la República Francesa intervino en dicho asunto para defender, en particular, que un acuerdo de fijación de precios del segmento terrestre del transporte multimodal, de igual naturaleza que el controvertido en el presente asunto, entra en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 1017/68 y no en el del Reglamento n° 4056/86.

- 275 En séptimo lugar, la tesis de las demandantes según la cual el acuerdo controvertido debe beneficiarse de la exención por categoría dado que los servicios sobre los que trata se prestan en combinación con servicios de transporte marítimo cubiertos por la exención, llevaría en definitiva a considerar que todo servicio prestado por las compañías marítimas, conjuntamente con el transporte marítimo, debería beneficiarse de la exención por categoría. Las demandantes, sin embargo, se han guardado de sostener tal tesis y alegan estimar, en realidad, que las actividades accesorias, que se prestan necesariamente en tanto que componente integral de un servicio de transporte multimodal, deben ser tratadas como una parte de dicho servicio único. Sin necesidad, en el marco del presente recurso, de pronunciarse sobre lo justificado de dicha tesis tal como se presenta, basta con señalar que no puede conducir, en cualquier caso, a que se le aplique la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, el acuerdo sobre los servicios de transporte terrestre controvertidos, ya que éstos, como se ha señalado en el marco del primer motivo, constituyen un servicio distinto al de transporte marítimo.
- 276 Finalmente, es obligado señalar que la Comisión examinó con arreglo a Derecho el acuerdo controvertido a la vista de las disposiciones del Reglamento n° 1017/68. En efecto, no se discute que el acuerdo controvertido constituye un acuerdo de fijación de precios celebrado entre los miembros de la FEFC para los servicios de transporte terrestre que ofrecen a los cargadores en el marco del transporte multimodal. Dichos servicios de transporte terrestre prestados en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal, deben considerarse, como se ha expuesto (véanse *supra*, apartados 120 a 129), servicios que, si bien son ciertamente complementarios, sin embargo son distintos de los servicios de transporte marítimo. El acuerdo controvertido tiene claramente por objeto fijar los precios y las condiciones de transporte en el ámbito del transporte terrestre en el sentido del artículo 1 del Reglamento n° 1017/68 y, por tanto, entra en su ámbito de aplicación.

277 De las consideraciones precedentes resulta que ha de desestimarse la integridad del segundo motivo basado en una infracción del artículo 3 del Reglamento nº 4056/86.

IV. Sobre el tercer motivo basado en la violación del artículo 85, apartado 3, del Tratado y del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68

A. Alegaciones de las partes

278 Antes de proceder al análisis de determinados requisitos de concesión de la exención individual, las demandantes presentaron observaciones generales sobre el razonamiento de la Comisión y sobre determinadas cuestiones relativas al transporte multimodal.

Observaciones generales

279
a
280 [...]]

— Práctica de otras autoridades competentes en materia de competencia y de otros legisladores

281
a
285 [...]]

— Incidencia de la tarificación común del transporte multimodal en el marco de una conferencia sobre la estabilidad de los precios

286

^a

302 [...]

— Sobre la función de las conferencias como pioneras del desarrollo de los servicios de transporte multimodal

303

^a

304 [...]

Requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado

— Primer requisito: ventajas económicas del acuerdo

305

^a

315 [...]

— Segundo requisito: reserva de una parte equitativa de las ventajas a los usuarios

316

^a

319 [...]

— Tercer requisito: el carácter indispensable de las restricciones a la competencia

320

^a

338 [...]

B. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

Observaciones generales

- 339 En primer lugar, se ha de recordar que conforme a jurisprudencia reiterada, en el marco de un recurso de anulación interpuesto al amparo del artículo 173 del Tratado, el control que ejerce el Tribunal sobre las apreciaciones económicas complejas efectuadas por la Comisión en el ejercicio de la facultad de apreciación que le otorga el artículo 85, apartado 3, del Tratado, en lo relativo a cada uno de los cuatro requisitos que establece, debe limitarse a comprobar si se respetaron las normas de procedimiento y de motivación, así como la exactitud material de los hechos, la falta de error manifiesto de apreciación y de desviación de poder (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 23 de febrero de 1994, *Groupement des cartes bancaires CB y Europay/Comisión*, asuntos acumulados T-39/92 y T-40/92, Rec. p. II-49, apartado 109; *SPO y otros/Comisión*, antes citada, apartado 288, y de 22 de octubre de 1997, *SCK y FNK/Comisión*, asuntos acumulados T-213/95 y T-18/96, Rec. p. II-1739, apartado 190). No corresponde al Tribunal de Primera Instancia sustituir la apreciación de la Comisión por la suya propia, ni pronunciarse sobre los motivos, alegaciones o argumentos que, aun cuando estuviesen justificados, no pueden, en cualquier caso implicar la anulación de la Decisión impugnada.
- 340 A este respecto, se ha de precisar que, frente a las alegaciones de las demandantes, el hecho de que los miembros de la FEFC pusieran en práctica abiertamente el acuerdo controvertido durante un largo período de tiempo, no puede modificar la capacidad de control del Tribunal de Primera Instancia, ni es pertinente, por sí mismo, para determinar si el acuerdo cumple o no los requisitos exigidos para conceder una exención individual. A lo sumo, dicho elemento podría, en su caso, tomarse en cuenta en el momento de examinar el carácter justificado y proporcionado de la sanción impuesta.
- 341 En segundo lugar, por lo que respecta al argumento de las demandantes basado en que varios legisladores de países terceros y sus autoridades competentes en

materia de competencia hayan aceptado que las conferencias marítimas fijen los precios de los servicios de transporte terrestre en el marco del transporte multimodal, de los autos se desprende que dicha aceptación, aun siendo cierto que existe, no parece tener, al menos, el alcance que le atribuyen las demandantes y las partes intervinientes en su apoyo. Así pues, el informe de la OCDE, invocado por la JSA, lejos de constituir un reconocimiento unánime de dicha tarificación, muestra, por el contrario, que aunque los Estados Unidos, Canadá y Australia autorizan la fijación de tarifas de transporte terrestre por las conferencias marítimas, no lo hacen, en cambio, Japón ni la Comunidad Europea. En cualquier caso, se ha de recordar que las prácticas nacionales, aun suponiendo que sean comunes a todos los Estados miembros, no pueden ser determinantes para la aplicación de las normas sobre la competencia del Tratado (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1984, VBVB y VBBB/ Comisión, asuntos acumulados 43/82 y 63/82, Rec. p. 19, apartado 40). Por tanto, *a fortiori*, las prácticas de determinados Estados terceros no pueden ser determinantes para la aplicación del Derecho comunitario. De lo anterior se desprende que la circunstancia alegada por las demandantes según la cual determinados Estados terceros admiten que los miembros de una conferencia marítima fijen colectivamente los precios de los servicios de transporte terrestre, no puede, por si misma, dar lugar, *ipso facto*, a la anulación de la Decisión impugnada. A lo sumo, las prácticas alegadas podrían, en su caso, tomarse en consideración para apreciar el fundamento de lo comprobado por la Comisión al examinar los distintos requisitos exigidos por el artículo 5 del Reglamento n° 1017/68 para conceder una exención individual.

- 342 En tercer lugar, las demandantes afirman que el enfoque de la Comisión está totalmente viciado en cuanto se limita a analizar separadamente las ventajas resultantes del acuerdo controvertido, por una parte, para el transporte terrestre y, por otra, para el transporte marítimo y se niega así a tomar en consideración las ventajas que resultan del acuerdo para los servicios de transporte multimodal, mientras que los considerables beneficios que aportan dichos servicios a los cargadores son reconocidos generalmente, en particular por la propia Comisión.
- 343 Para examinar el fundamento de las comprobaciones efectuadas por la Comisión en el marco del examen de los distintos requisitos exigidos por el artículo 85, apartado 3, del Tratado y el artículo 5 del Reglamento n° 1017/68, es preciso tener en cuenta, ciertamente, las ventajas que se derivan del acuerdo con-

trovertido, no sólo para el mercado de referencia, es decir, el mercado de los servicios de transporte terrestre prestados en el marco de un transporte multimodal, sino también, en su caso, para cualquier otro mercado en el que el acuerdo controvertido pueda producir efectos benéficos o incluso, de manera más general, para todo servicio cuya calidad o eficacia pudiese mejorarse por existir dicho acuerdo. En efecto, tanto el artículo 5 del Reglamento n° 1017/68 como el artículo 85, apartado 3, del Tratado tienen por objeto la posibilidad de una exención en favor, en particular, de los acuerdos que contribuyan a promover el progreso técnico o económico, sin exigir un vínculo particular con el mercado.

344 En el presente asunto, como la Comisión expuso acertadamente en el considerando 94 de la Decisión impugnada, se ha de efectuar una distinción entre las ventajas del transporte multimodal en general, la necesidad de fijar, en el marco de una conferencia, las tarifas aplicables al segmento terrestre para la prestación de servicios de transporte multimodal y la necesidad de fijar, en el marco de una conferencia, las tarifas aplicables al segmento terrestre para preservar el sistema de las conferencias.

345 No obstante, es necesario precisar inmediatamente que, como señala acertadamente la Comisión en el considerando 95 de la Decisión impugnada, en absoluto se discuten las ventajas del transporte multimodal en general. Además, los argumentos basados en dichas ventajas carecen de toda pertinencia ya que la Decisión impugnada se refiere exclusivamente a la legalidad, en vista de las normas sobre la competencia, no del transporte multimodal en cuanto tal, sino solamente de un acuerdo de fijación colectiva de las tarifas de los servicios de transporte terrestre prestados en el marco del transporte multimodal. Por tanto, no se trata de examinar si los servicios de transporte multimodal producen efectos benéficos, lo cual no se niega, sino más bien de comprobar si la fijación colectiva por los miembros de la FEFC de las tarifas de los servicios de transporte terrestre prestados en el marco de dichos servicios de transporte multimodal, produce los efectos benéficos requeridos por el artículo 85, apartado 3, del Tratado, en la medida en que, en particular, dicha fijación colectiva mejora los servicios de transporte terrestre, marítimo o multimodal. Los argumentos expuestos por las demandantes con el objeto de determinar los beneficios del transporte multimodal en cuanto tal carecen, por tanto, de pertinencia.

- 346 Según las demandantes, el acuerdo controvertido aporta los efectos benéficos exigidos en vista de la concesión de una exención individual, en cuanto es necesario para garantizar la prestación de servicios estables de transporte multimodal. En efecto, según su tesis, de no fijar colectivamente las tarifas del transporte terrestre, los miembros de la FEFC podrían ofrecer a los cargadores los servicios de transporte terrestre a tarifas inferiores a los costes de contratación, lo que significaría ofrecer descuentos en la tarifa de transporte marítimo fijada por la conferencia, la cual, por tanto, perdería su efecto estabilizador. De ello se derivaría una inestabilidad en el mercado marítimo y la imposibilidad de las compañías marítimas de efectuar las inversiones necesarias para garantizar y desarrollar servicios de transporte multimodal fiables y competitivos.
- 347 Es preciso señalar que dicho argumento, en esencia, no afecta al problema de una eventual inestabilidad del mercado de los servicios de transporte marítimo derivada de los descuentos concedidos en la tarifa de transporte terrestre. Por tanto, debe ser examinado en el marco del análisis de los efectos del acuerdo controvertido en el mercado de los servicios de transporte marítimo.
- 348 En este marco es preciso ahora examinar si la Comisión apreció correctamente los efectos benéficos del acuerdo controvertido en vista de los requisitos de exención previstos en el artículo 85, apartado 3, del Tratado y el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68.
- 349 A este respecto, según jurisprudencia reiterada, los cuatro requisitos para la concesión de una exención con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado son acumulativos (véanse, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/Comisión, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429, y CB y Europay/Comisión, antes citada, apartado 110) y que, por tanto, basta con que uno sólo de estos requisitos no se cumpla para que deba denegarse la exención (sentencia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 267, confirmada en casación mediante auto del Tribunal de Justicia de 25 de marzo de 1996, SPO y otros/Comisión, C-137/95 P, Rec. p. I-1611, apartados 34 a 37).

- 350 En el presente asunto, del considerando 140 de la Decisión impugnada resulta que la Comisión no examinó el cuarto requisito relativo a la eliminación de la competencia. Por tanto, es preciso examinar solamente los tres primeros requisitos.

Primer requisito: mejora de la calidad de los servicios de transporte, fomento de la continuidad y de la estabilidad de los mercados sometidos a fuertes fluctuaciones temporales, aumento de la productividad de las empresas, o fomento del progreso técnico o económico

- 351 Se ha de señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión efectúa una distinción entre, por una parte, las ventajas del transporte multimodal en general y, por otra, la función que desempeña la fijación colectiva de las tarifas por los miembros de la FEFC en la mejora de la calidad de los servicios de transporte. La Comisión considera que la apreciación de la aplicabilidad del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 afecta al segundo de dichos elementos.

- 352 En primer lugar, respecto a la mejora de la calidad de los servicios de transporte, la Comisión llega a la conclusión de que no hay pruebas de que la aplicación de un precio fijado en común por los miembros de la conferencia a los servicios de transporte terrestre contribuya a mejorar la calidad de dichos servicios (considerando 101 de la Decisión impugnada) ni la de los servicios de transporte marítimo prestados por los miembros de la conferencia (considerando 103 de la Decisión impugnada).

- 353 En segundo lugar, respecto a si el acuerdo controvertido contribuye a fomentar en el mercado una mejor continuidad y estabilidad para satisfacer las necesidades de transporte, la Comisión estima que los miembros de la FEFC no han aportado pruebas de que el mercado en el que se prestan los servicios de transporte por tierra por los transportistas marítimos se caracterice por las fuertes fluctuaciones de la oferta y la demanda en el tiempo. Aunque así fuese, no se ha demostrado

que el hecho de que los miembros de la FEFC establezcan una tarifa común para los transportes por tierra contribuye a la continuidad y la estabilidad del mercado de referencia (considerando 105 de la Decisión impugnada).

354 En tercer lugar, por lo que atañe al aumento de la productividad, la Comisión llega a la conclusión de que no se ha demostrado que la fijación colectiva de precios para el transporte por tierra, por la conferencia, haya dado lugar o pueda dar lugar a un incremento de la productividad de las empresas interesadas (considerando 106 de la Decisión impugnada), dado que la práctica de fijación de precios de la FEFC no tiene una influencia directa sobre los servicios prestados ni sobre el modo en que se prestan (considerando 107 de la Decisión impugnada). En el considerando 108 de ésta, la Comisión expone además que tampoco hay pruebas de que el acuerdo controvertido contribuya a incrementar la productividad de los miembros de la FEFC para los servicios de transporte marítimo que efectúan.

355 En cuarto lugar, respecto al hecho de fomentar el progreso técnico, la Comisión llega a la conclusión, en el considerando 109 de la Decisión impugnada, de que los miembros de la FEFC no han demostrado que la fijación de precios para los servicios de transporte por tierra prestados por los transportistas marítimos cumpla dicho requisito. A este respecto, la Comisión expone que el argumento de las demandantes según el cual el acuerdo controvertido permite invertir en los segmentos del servicio de transporte integrado podría esgrimirse en favor de cualquier tipo de acuerdo de fijación de precios (considerandos 110 y 111 de la Decisión impugnada). Según la Comisión, la fijación colectiva de precios prevista en el acuerdo controvertido, en vez de fomentar la introducción de nuevas tecnologías, puede frenar las nuevas inversiones al reducir las ventajas que en un contexto competitivo tendrían las empresas que sacasen mejor partido de sus inversiones (considerando 111 de la Decisión impugnada).

356 Las demandantes reprochan a la Comisión haberse basado, para justificar su conclusión en relación con la inexistencia de una mejora de la calidad de los servicios, en el hecho de que la mayoría de las compañías marítimas que ofrecen servicios de transporte multimodal compran los servicios de transporte terrestre a empresas de transporte por tierra al precio de mercado.

- 357 A este respecto, se ha de señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión declara que «los miembros de la FEFC no efectúan por sí mismos todo el transporte por tierra, sino que subcontratan esta operación con transportistas terrestres» (considerando 101). Además, en el considerando 102 de la Decisión impugnada, la Comisión observa que «si bien es verdad que el precio del “carrier haulage” se establece en el foro de la FEFC, cada miembro negocia por su cuenta con los transportistas terrestres», de manera que «las mejoras, en la calidad del servicio que se hacen en respuesta a la demanda de los cargadores no tienen su origen en las prácticas de fijación de precios de la conferencia sino en las negociaciones individuales entre cargadores y compañías navieras».
- 358 Es preciso señalar que el anterior razonamiento de la Comisión no adolece de error de apreciación manifiesto alguno. En efecto, no se puede deducir que la capacidad de fijar un precio común para un servicio que las compañías marítimas contratan, en el marco de una subcontratación, a distintos precios puede contribuir a racionalizar la parte terrestre de sus actividades mediante un control más eficaz de los contenedores.
- 359 No refuta dicha conclusión el argumento según el cual la Comisión ha ignorado el hecho de que los costes directos del transporte por tierra sólo representan una parte reducida del total de los costes de los servicios de transporte terrestre. Las demandantes no han aportado, en efecto, prueba alguna de que la fijación de los precios por la conferencia contribuya a mejorar la calidad de los servicios de transporte por tierra, aun cuando la gran mayoría de los costes terrestres corresponda a actividades propias de las compañías marítimas y no a servicios que ellas mismas contratan. Cualquiera que sea la proporción de los costes directos del transporte por tierra, basta con señalar que, en todo caso, las demandantes no han demostrado en qué medida la fijación colectiva de las tarifas puede hacer más eficaces los servicios de transporte multimodal y, en particular, la gestión de los contenedores vacíos.
- 360 Por lo que se refiere a si el acuerdo controvertido contribuye a fomentar en los mercados sometidos a fuertes fluctuaciones en el tiempo, una mejor continuidad y estabilidad para satisfacer las necesidades de transporte, la Comisión señala, en el

considerando 105 de la Decisión impugnada, que «los miembros de la FEFC no han aportado pruebas de que el mercado en el que se suministran los servicios de [transporte por tierra] esté sometido a fuertes fluctuaciones de la oferta y la demanda en el tiempo». A este respecto, la Comisión destaca acertadamente que las razones expuestas por las demandantes para determinar la existencia de una inestabilidad de los precios en el marco del servicio de transporte multimodal y la necesidad de fijar colectivamente los precios para la parte terrestre del transporte multimodal son las mismas que ya se expusieron para explicar la inestabilidad de los precios del transporte marítimo y pertenecen a este tipo de transporte.

- 361 En cambio, como observa la Comisión en el considerando 30 de la Decisión impugnada, las condiciones en que se efectúa el transporte por tierra son distintas a las del transporte marítimo. En efecto, los precios del transporte por tierra son, por regla general, idénticos para todas las mercancías, cualquiera que sea su naturaleza o su valor intrínseco, y se fijan en función del coste del servicio. Además, dichos costes se determinan para cada contenedor. Como destaca la Comisión en los escritos que ha presentado ante el Tribunal de Primera Instancia, al referirse al informe Gilman y Graham presentado por las demandantes, no existe, por consiguiente, ningún tipo de incitación para vender el espacio disponible a cualquier precio.
- 362 A la luz de dichas consideraciones, no se puede reprochar a la Comisión un error de apreciación manifiesto sobre dicho extremo. Además, los miembros de la FEFC no han aportado prueba alguna que demuestre que el mercado del transporte por tierra se caracterice por fuertes fluctuaciones de la oferta y la demanda en el tiempo. Finalmente, en todo caso, aun cuando el mercado pudiese tener tal característica, las demandantes no han probado que la tarificación colectiva de los servicios de transporte por tierra contribuya a la continuidad y estabilidad del mercado de referencia.
- 363 En cuanto al aumento de la productividad de las empresas, la Comisión vuelve a señalar, en el considerando 107 de la Decisión impugnada, que los miembros de la FEFC no intervienen en general por sí mismos en la prestación del servicio de transporte por tierra. A este respecto, precisa que «las prácticas de fijación de

precios de la FEFC no tienen una influencia directa sobre los servicios que prestan los verdaderos proveedores de servicios de transporte por tierra ni sobre el modo en que se prestan, ya que dichos proveedores venden sus servicios a los miembros de la FEFC a precios de mercado y no al precio fijado por la conferencia». Por tanto, llega a la conclusión de que el acuerdo de fijación de precios para el transporte por tierra «no afecta directamente a un servicio que prestan ellos mismos».

- 364 Ya se ha expuesto anteriormente, al examinar el efecto del acuerdo controvertido en la calidad de los servicios, que dicha apreciación no adolece de error manifiesto alguno. Dicha conclusión es también obligada en el marco del examen del efecto de dicho acuerdo en la productividad de las empresas interesadas, dado que las demandantes no han probado, en todo caso, que el acuerdo de fijación de precios del transporte por tierra contribuya a aumentar su productividad.
- 365 Por lo que se refiere a si el acuerdo controvertido contribuye a fomentar el progreso técnico o económico, la Comisión señaló, en el considerando 109 de la Decisión impugnada, que los miembros de la FEFC no han demostrado que la fijación de precios para los servicios de transporte por tierra contribuya al cumplimiento de dicho objetivo. Como destacó acertadamente la Comisión en el considerando 110 de su Decisión, el argumento de las demandantes según el cual el acuerdo controvertido permite invertir en los elementos del servicio de transporte de puerta a puerta, puede esgrimirse en favor de cualquier tipo de acuerdo de fijación de precios. En realidad, es más probable, como subrayó la Comisión en el considerando 111 de la Decisión impugnada, que, en vez de fomentar la introducción de nuevas tecnologías, las restricciones sobre la competencia derivadas del acuerdo de fijación de precios, frenen las nuevas inversiones al reducir las ventajas que en un contexto competitivo tendrían las empresas que sacasen mejor partido de sus inversiones.
- 366 En dichas circunstancias, las demandantes no han probado que el acuerdo de fijación de precios de los servicios de transporte por tierra contribuya a fomentar el progreso técnico o económico.

367 Finalmente, respecto a la influencia del acuerdo en el fomento de la estabilidad del mercado de los servicios de transporte marítimo, la Comisión se limitó, en el considerando 104 de la Decisión impugnada, a remitir al examen efectuado en los considerandos 123 a 137 de dicha Decisión relativos al carácter indispensable de las restricciones. La Comisión consideró que, aun suponiendo que se cumpliera el primer requisito, no se puede conceder una exención cuando las restricciones a la competencia no son, en todo caso, indispensables para alcanzar el objetivo perseguido por el acuerdo. En vista del carácter acumulativo de los cuatro requisitos del artículo 85, apartado 3 (sentencia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 227), dicha circunstancia no puede afectar a la legalidad de la Decisión impugnada por cuanto esta establece, justamente, el carácter no indispensable de las restricciones derivadas del acuerdo o que no se cumple alguno de los demás requisitos del artículo 85, apartado 3.

Segundo requisito: reserva de una parte equitativa de las ventajas a los usuarios

368 En el considerando 115 de la Decisión impugnada, la Comisión llegó a la conclusión de que el acuerdo controvertido no toma en consideración equitativamente los intereses de los usuarios, sino que sirve únicamente para garantizar que los precios se mantengan a un nivel más elevado del que en otras circunstancias correspondería. A este respecto, la Comisión señaló que la fijación de precios de referencia para los servicios de transporte por tierra impide que las compañías marítimas más eficaces hagan partícipes de la reducción de costes a los clientes (considerando 116 de la Decisión impugnada). A continuación, la Comisión alegó haber tomado nota de las denuncias presentadas por los organismos que representan a los usuarios de los servicios de transporte por tierra, que han manifestado su preocupación por el falseamiento de la competencia en dicho sector (considerando 117 de la Decisión impugnada). Finalmente, la Comisión observó que, en la práctica, resultaría más fácil reservar a los consumidores una participación equitativa en el beneficio derivado del transporte de puerta a puerta si no hubiese acuerdos de fijación de precios tales como el de la FEFC (considerando 118 de la Decisión impugnada).

- 369 En primer lugar, las demandantes sostienen que la Comisión no se formó una opinión propia sobre la cuestión, contrariamente al deber que le incumbe, al declarar que tomó nota de las denuncias de los consumidores.
- 370 No puede acogerse el argumento anterior. Aparte de que la Comisión tenga perfecto derecho a tener en cuenta las denuncias de los usuarios para apreciar si el acuerdo controvertido toma en consideración sus intereses, del texto de la Decisión impugnada, y más concretamente del alcance de los considerandos 115 y 116 antes citados, resulta que la Comisión sí que efectuó su propio análisis de la cuestión. Así, en el considerando 115 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que el acuerdo de fijación colectiva de precios «simplemente sirve para garantizar unos precios más elevados». Además, en el considerando 116, la Comisión consideró que «la fijación de precios de conferencia para los servicios de »carrier haulage« impide que los transportistas marítimos que son capaces de reducir sus costes organizando sus flotas de contenedores de manera más eficaz hagan partícipes de la reducción de costes a los clientes».
- 371 En todo caso, del número elevado de denuncias de los usuarios, la Comisión dedujo, con arreglo a Derecho, que el acuerdo controvertido no tomaba en consideración, equitativamente, los intereses de aquéllos.
- 372 En segundo lugar, las demandantes reprochan a la Comisión haber llegado a la conclusión en el considerando 118 de la Decisión impugnada de que «para reservar a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, es preciso mantener un alto nivel de competencia en el suministro de servicios de transporte por tierra a los cargadores». Puesto que las actividades de transporte multimodal de la FEFC sólo representan el 38 % del tráfico marítimo total entre Extremo Oriente y Europa, las demandantes consideran que existe suficiente competencia, de alto nivel.
- 373 A este respecto, se ha de recordar que un acuerdo de fijación de precios constituye una lesión muy grave a la competencia. Mediante este tipo de acuerdo, las

demandantes pueden mantener efectivamente los precios a un nivel más elevado del que podrían fijar en otras circunstancias. Además, es preciso señalar que dicho argumento de las demandantes sólo sirve, en realidad, para minimizar el impacto en la competencia del acuerdo controvertido y no demuestra en absoluto que tome en consideración los intereses de los usuarios. Por tanto, es inoperante en el presente contexto.

- 374 Por consiguiente, la Comisión no incurrió en error de apreciación manifiesto al considerar que el acuerdo controvertido no reserva una parte equitativa del beneficio a los usuarios.

Tercer requisito: carácter indispensable de las restricciones a la competencia

- 375 Por lo que atañe al examen del carácter indispensable de las restricciones controvertidas, es preciso señalar que la Comisión, en los considerandos 119 a 139 de la Decisión impugnada, examinó si las restricciones a la competencia derivadas del acuerdo controvertido eran indispensables, por una parte, para la prestación de los servicios de transporte multimodal, y por otra, para el mantenimiento del sistema de fijación de precios de los transportes marítimos por las conferencias marítimas.
- 376 En cuanto al primero de dichos extremos, la Comisión declaró, en el considerando 121 de la Decisión impugnada, que la fijación colectiva de los precios de los servicios de transporte por tierra no es esencial para la prestación de estos servicios. A este respecto, destacó en particular que «los miembros de la FEFC no son en su mayoría verdaderos prestadores de servicios de transporte por tierra» y que «la FEFC no lleva a cabo más actividad relacionada con el transporte por tierra que la de servir de foro para la fijación de los precios de los servicios de [transporte por tierra]» (considerando 120 de la Decisión impugnada). Además, alegó que «muchos transportistas marítimos independientes y agentes de tránsito [ofrecen] servicios equivalentes o similares sin estar integrados en la FEFC o en cualquier otra conferencia y sin convenir con otras compañías marítimas precios comunes [para los servicios de transporte por tierra]» (considerando 121 de la Decisión impugnada).

- 377 Respecto al segundo extremo, la Comisión llegó esencialmente a la conclusión de que «no ha sido demostrado que las prácticas de fijación de precio para el [transporte por tierra] sean indispensables para preservar el “papel estabilizador” de las conferencias» (considerando 131). A este respecto, la Comisión destacó, en particular, que existen medidas alternativas enumeradas en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, que pueden adoptarse para garantizar la estabilidad de las tarifas del transporte marítimo de una conferencia, como, por ejemplo, el reparto entre los miembros de una conferencia del tonelaje transportado o de los ingresos. Además, en el considerando 135 de la Decisión impugnada, la Comisión subrayó que «algunas actividades no están sujetas a un precio de conferencia sino a un acuerdo consistente en no aplicar un precio inferior al precio de coste».
- 378 En dicho contexto, la Comisión rechaza el argumento de las demandantes, basado en parte en el informe Gilman y Graham, que se fundamenta en el hecho de que se amenazaría la función estabilizadora de las conferencias marítimas si éstas no fijaran los precios del transporte por tierra, porque sus miembros podrían caer en la tentación de infringir los precios de transporte marítimo fijados por la conferencia al jugar con los precios aplicados al segmento terrestre del transporte. Considera a este respecto que «el hecho de que se haya considerado compatible con las normas sobre competencia la integración en un cártel de parte de las actividades de las compañías navieras no justifica, en sí mismo, que pueda extenderse la excepción a todas las actividades de dichas compañías».
- 379 Las demandantes se limitan en sus escritos a reafirmar que la estabilidad de los precios, derivada de un control de las tarifas en el marco de una conferencia, ayuda y motiva a las compañías marítimas a efectuar mayores inversiones.
- 380 Es preciso señalar que este motivo está vinculado al segundo extremo del análisis de la Comisión relativo al carácter indispensable de las restricciones controvertidas para el mantenimiento de la estabilidad de los precios de los servicios de transporte marítimo fijados por las conferencias. En consecuencia, las demandantes no niegan el análisis de la Comisión relativo al carácter indispensable de

las restricciones del acuerdo controvertido para la prestación de los servicios de transporte multimodal. A este respecto, se ha de considerar que la Comisión pudo deducir, acertadamente, del hecho que la mayoría de los miembros de la FEFC no prestan por sí mismos los servicios de transporte por tierra, que la única actividad de transporte por tierra que efectúa la FEFC es la de servir de foro para la fijación colectiva de los precios, y del hecho de que muchos agentes y transportistas independientes ofrecen servicios similares sin fijar los precios en común, que la fijación colectiva de los precios del transporte por tierra no es indispensable para la prestación de dichos servicios.

- 381 Por lo que respecta a los motivos de las demandantes relativos al segundo extremo de análisis de la Comisión, se ha de recordar que corresponde a las demandantes, en virtud del artículo 85, apartado 3, del Tratado, demostrar que las restricciones a la competencia controvertidas cumplen los objetivos que persigue dicho precepto y que estos últimos no pueden alcanzarse sin dichas restricciones.
- 382 En el presente asunto, las demandantes sostienen, en esencia, que de no existir una tarifa de transporte multimodal fijada en el marco de una conferencia, se produciría una grave desestabilización de los precios de los servicios de transporte marítimo que podría paralizar el funcionamiento de las conferencias. Estiman, en particular, que sin dicha tarifa, las compañías podrían fácilmente facturar por debajo de las tarifas de transporte marítimo absorbiendo una parte o la totalidad del coste del transporte por tierra.
- 383 Es preciso señalar que, en el considerando 136 de la Decisión impugnada, la Comisión reconoció que si no se fijase un precio común, los miembros de la FEFC podrían aplicar a los cargadores tarifas para los servicios de transporte por tierra inferiores al coste de contratación de dichos servicios, lo cual tendría un efecto similar al de los descuentos sobre la tarifa de transporte marítimo de la conferencia. La Comisión añade que dicha práctica conlleva el riesgo de socavar la estabilidad aportada por el FEFC en mayor medida que por otros medios de descuento aplicables a la tarifa FEFC para el transporte marítimo, así como por la competencia de otras compañías que no son miembros de dicha conferencia.

- 384 En el considerando siguiente de la Decisión impugnada, la Comisión declaró sin embargo que no se ha demostrado que el objetivo de estabilidad general no pueda alcanzarse con medidas menos restrictivas. Las demandantes no pueden oponer que la Comisión no demostró concretamente la existencia de medidas menos restrictivas. En efecto, resulta de jurisprudencia reiterada que, en caso de que se desee obtener una exención con arreglo al artículo 85, apartado 3, las empresas interesadas presentan a la Comisión los elementos acreditativos para probar la justificación económica de una exención. En dichas circunstancias, no se puede reprochar a la Comisión el no haber propuesto otras soluciones ni indicado lo que habría considerado justificado para conceder una exención (véase la sentencia VBVB y VBBB/Comisión, antes citada, apartado 52).
- 385 En todo caso, es preciso señalar que la Comisión indicó dos tipos de medidas alternativas.
- 386 Por una parte, en el considerando 137 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló, como ya se ha expuesto anteriormente, que el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 enumera las medidas que podrían tomarse para asegurar la estabilidad de las tarifas de la conferencia marítima, entre las que se encuentran el reparto entre los miembros de una conferencia del tonelaje transportado o de los ingresos.
- 387 Por otra parte, de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión ya subrayó en el considerando 135 que algunas actividades podrían efectuarse mediante un acuerdo consistente en no aplicar a los servicios de transporte por tierra un precio inferior al de coste. La Comisión expuso su razonamiento a este respecto en la nota a pie de página del considerando 139 de la Decisión impugnada. En dicha nota, la Comisión recordó que en el informe sobre transporte marítimo que presentó al Consejo, ella misma se declaró dispuesta a proyectar la concesión de una exención individual para un acuerdo de conferencia que englobara una disposición en virtud de la cual las tarifas del transporte por tierra pudieran ser inferiores a los costes, de manera que se evitara en gran medida el riesgo de inestabilidad para las conferencias marítimas ligado a una eventual subvención múltiple entre las partes terrestre y marítima del transporte.

- 388 Se ha de señalar que las demandantes no han aportado prueba alguna que refute las conclusiones de la Comisión sobre dicho extremo. En particular, las demandantes no han demostrado que las medidas alternativas propuestas por la Comisión no fuesen menos restrictivas que el acuerdo de fijación de precios controvertido o las razones por las que no era posible ejecutar dichas medidas.
- 389 En primer lugar, es necesario observar que las demandantes no pueden alegar el hecho de que podían incumplir las obligaciones derivadas del acuerdo de fijación de precios de los servicios de transporte marítimo para justificar la concesión de otra exención en favor de un acuerdo de fijación de precios de los servicios de transporte por tierra. El mero hecho de que el respecto del acuerdo de fijación de precios del transporte marítimo prive de toda utilidad a un acuerdo de fijación de tarifas terrestres es suficiente para demostrar que este último no era indispensable.
- 390 Por consiguiente, deben ser desestimados todos los argumentos de las demandantes que tienen por objeto justificar el carácter indispensable de las restricciones a la competencia controvertido, basado en la inestabilidad que podría derivarse de su propia infracción del acuerdo de fijación de precios del transporte marítimo.
- 391 En particular, ése es el caso del argumento basado en que el transporte multimodal es en la actualidad el servicio más solicitado por los cargadores de manera que la competencia relativa a este modo de transporte podría, presentamente, perjudicar a la tarifa del transporte marítimo. Es preciso observar, además, que dicha circunstancia destaca aún más la gravedad de las restricciones a la competencia derivadas del acuerdo controvertido.
- 392 En segundo lugar, se ha de destacar la gravedad de las restricciones a la competencia generadas por el acuerdo controvertido.

- 393 Por una parte, un acuerdo sobre fijación de precios constituye una restricción muy grave a la competencia. Ahora bien, el acuerdo controvertido tiene como consecuencia una extensión al mercado de los servicios de transporte por tierra de una restricción de ese tipo, autorizada con carácter excepcional en el mercado de los servicios de transporte marítimo.
- 394 Por otra parte, la fijación colectiva de los precios del transporte por tierra corre el riesgo de dar a los miembros de la conferencia la facultad de extender la fuerte posición que tienen en el mercado de los servicios de transporte marítimo al de los servicios de transporte por tierra. En particular, las compañías miembros de la FEFC pueden, gracias al acuerdo controvertido, perjudicar a la competencia en el mercado de los servicios de transporte por tierra al absorber el coste de los descuentos que concedan en este mercado mediante sus tarifas de transporte marítimo.
- 395 En dicho contexto, el argumento de las demandantes según el cual no existe medida alternativa menos restrictiva al acuerdo controvertido resulta poco convincente, dado el carácter fuertemente restrictivo de este último.
- 396 De las consideraciones anteriores se desprende que el acuerdo controvertido implica restricciones a la competencia que, no sólo son extremadamente graves, sino sobre todo no son indispensables para alcanzar el objetivo de estabilidad alegado por las demandantes.
- 397 La falta de carácter indispensable de dichas restricciones se infiere también de la argumentación de las demandantes. En efecto, de esta última se desprende que el motivo fundamental alegado en apoyo de la presunta necesidad del acuerdo controvertido reside únicamente en la preservación de la estabilidad de los precios de transporte marítimo. Ahora bien, como recordó la Comisión en el considerando 137 de la Decisión impugnada, el Reglamento n° 4056/86 prevé medidas, cubiertas por la exención por categoría, que podrían tomarse para asegurar la estabilidad de los servicios de transporte marítimo. En consecuencia,

incumbe a las demandantes recurrir, prioritariamente, a dichas posibilidades ofrecidas por la normativa comunitaria, en particular, a la prevista en el artículo 3, letra e), del Reglamento n° 4056/86. Por tanto, los argumentos expuestos por las demandantes para demostrar que dichas medidas serían más restrictivas que el acuerdo controvertido no pueden prosperar. En efecto, dado que una medida está exenta por un Reglamento del Consejo, poco importa cuestionarse su naturaleza más o menos restrictiva a efectos del artículo 85, apartado 3, del Tratado. Así pues, la Comisión estimó con arreglo a Derecho que las restricciones a la competencia controvertidas no eran indispensables en vista de la existencia de medidas, previstas en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86.

- 398 Además, la Comisión indicó, en el considerando 135 y en la nota a pie de página del considerando 139 de la Decisión impugnada, otra medida menos restrictiva que el acuerdo controvertido para alcanzar el objetivo alegado de estabilidad: una disposición en un acuerdo que prevea que no se puede aplicar a los servicios de transporte por tierra un precio inferior al de coste.
- 399 Hay que reconocer que tal disposición constituye una medida indiscutiblemente menos restrictiva que el acuerdo controvertido. Además, las demandantes no lo niegan, pero alegan que la Comisión no ha probado que dicha medida pueda ejecutarse. Aparte del hecho de que no incumbe a la Comisión proponer otras soluciones o indicar lo que consideraría que puede justificar la exención (sentencia VBVB y VBBB/Comisión, antes citada, apartado 52), basta con señalar que la norma de prohibición de venta a pérdida de los servicios de transporte por tierra fue propuesta en el informe intermedio del grupo Carlsberg en el que estuvieron representadas las compañías marítimas. Además, se puede observar que las compañías marítimas notificaron a la Comisión un acuerdo con dicha prohibición.
- 400 Se ha de señalar, por una parte, que dicha cláusula de prohibición de ventas a pérdida incita a las compañías a comprimir los costes de transporte por tierra para ser competitivas en el conjunto de operaciones de transporte multimodal. Este tipo de sistema permite a las compañías de transporte marítimo competir entre ellas en función de la calidad específica del servicio de transporte por tierra

en el marco de una operación de transporte multimodal. Además, la cláusula elimina la posibilidad de conceder implícitamente descuentos en la tarifa de transporte marítimo de la conferencia gracias a la absorción de parte de los costes de transporte por tierra y, en consecuencia, contribuye a la estabilidad del transporte marítimo.

- 401 De las consideraciones precedentes se desprende que la Comisión declaró con arreglo a Derecho que el acuerdo contenía restricciones a la competencia no indispensables. En todo caso, las demandantes, no han demostrado que, de esa manera, la Comisión incurriera en un error de apreciación manifiesto.
- 402 Por consiguiente, se ha de desestimar el motivo basado en la violación del artículo 85, apartado 3, del Tratado y del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68.

V. Sobre el cuarto motivo basado en la existencia de vicios formales en el procedimiento administrativo

A. Sobre el motivo basado en la violación del procedimiento de conciliación previsto en el código de conducta

Alegaciones de las partes

403

^a
404 [...]]

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 405 Como destaca acertadamente la Comisión, puesto que el presente asunto, como ya se ha señalado al examinar el segundo motivo, no versa sobre un procedimiento de aplicación del Reglamento n° 4056/86, la Comisión no tenía la obligación de seguir los procedimientos de consulta y conciliación previstos en el Reglamento n° 4056/86. Por tanto, el motivo de las demandantes ha de ser desestimado.

B. Sobre el motivo basado en la violación del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

Alegaciones de las partes

- 406
^a
 407 [...]]

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 408 Basta con señalar que las disposiciones pertinentes del Acuerdo EEE, así como las de los Protocolos 23 y 24 y del Anexo XIV de dicho Acuerdo, no eran aplicables al procedimiento administrativo que condujo a la Decisión impugnada. En efecto, dichas disposiciones entraron en vigor el 1 de enero de 1994, fecha en que se habían producido ya las etapas del procedimiento que requerían la cooperación entre la Comisión y el Órgano de Vigilancia de la AELC, a saber, la audiencia de las empresas y la consulta al Comité Consultivo (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, LVM y otros/Comisión, 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 259).

C. Sobre el motivo basado en la violación de garantías procedimentales por una elección errónea del Reglamento de procedimiento aplicable

Alegaciones de las partes

409

a

411 [...]

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

412 Dado que al examinar el segundo motivo se ha declarado que el Reglamento aplicable en el presente asunto era el Reglamento n° 1017/68, debe desestimarse el motivo basado en que la Comisión no consultó al comité consultivo previsto en el Reglamento n° 4056/86. A mayor abundamiento, se ha de señalar que la Comisión, sin que las demandantes discrepen en este extremo, alegó que los Gobiernos de los Estados miembros envían a los representantes de su elección, en función de las cuestiones que se plantean en el asunto considerado y que, en el presente asunto, los representantes de los Estados miembros que integran el comité consultado en este asunto conocen a la perfección el sector de los transportes marítimos, de manera que no hay razón alguna para suponer que el resultado habría sido distinto si el comité hubiera sido el que proponen las demandantes.

413 Además, se ha de observar que, en el presente asunto, las demandantes se beneficiaron de la aplicación del Reglamento n° 1017/68, en lo relativo a las garantías de procedimiento. En primer lugar, la Comisión estuvo obligada, en virtud del artículo 5 del Reglamento n° 1017/68, a aplicar el artículo 85, apartado 3 del Tratado, a pesar de que no se notificó el acuerdo. En segundo lugar, la aplicación del Reglamento n° 1017/68 implicó la del procedimiento

previsto en su artículo 17, mientras que el derecho a intervenir que en él está reservado a los Estados miembros no se prevé en el caso del Reglamento nº 4056/86. Por consiguiente, no se privó a las demandantes de ninguna de las garantías procedimentales previstas en el Reglamento de procedimiento aplicable en el presente asunto y, por tanto, el motivo debe ser desestimado.

D. Sobre el motivo basado en una violación de la obligación de motivación

Alegaciones de las partes

414
 a
 422 [...]

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

423 De una jurisprudencia reiterada se desprende que la obligación de motivar una decisión individual tiene la finalidad de proporcionar al interesado una indicación suficiente sobre si la decisión está bien fundada, o si, en su caso, está afectada por algún vicio que permita impugnar su validez y permitir al juez comunitario ejercer su control sobre la legalidad de ésta; el alcance de esta obligación depende de la naturaleza del acto de que se trate y del contexto en el que se haya adoptado (véase, particularmente, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de diciembre de 1996, Van Megen Sports/Comisión, T-49/95, Rec. p. II-1799, apartado 51).

424 Por lo que atañe, en primer lugar, a la falta de motivación relativa a la definición del mercado controvertida y al efecto sensible del acuerdo controvertido sobre la

competencia, basta señalar que la Comisión describió, de modo suficiente con arreglo a Derecho, las características esenciales del mercado de referencia en los considerandos 7 a 37 de la Decisión impugnada y, del mismo modo, definió, en particular en los considerandos 10 y 42 de la Decisión impugnada, el mercado de referencia. Asimismo, la Comisión expuso en dicha Decisión de modo suficiente con arreglo a Derecho, en particular en los considerandos 34 a 37, los elementos en que se basaba su apreciación en cuanto al efecto sensible del acuerdo controvertido en la competencia. Por tanto, debe desestimarse el motivo de las demandantes basado en una falta de motivación de estas cuestiones.

425 En segundo lugar, por lo que respecta al motivo de las demandantes basado en la falta de motivación, en los considerandos 51 a 54 de la Decisión impugnada, de la afectación del comercio entre Estados miembros, del examen del primer motivo se desprende que la Comisión describió de modo suficiente con arreglo a Derecho, en los considerandos 46 a 55 de la Decisión impugnada, la medida en que el acuerdo controvertido podía afectar al comercio entre Estados miembros. En cuanto a la alegación según la cual la tesis de la Comisión carece de fundamento por cuanto el efecto de la tarifa de los servicios de transporte por tierra sobre el comercio intracomunitario de mercancías es puramente hipotético y no se basa en un análisis cualitativo y cuantitativo, basta con señalar que dicha alegación está dirigida, en sustancia, a negar el fundamento de la apreciación de la Comisión relativa a dicha cuestión y que, por tanto, carece de pertinencia al examinar el respeto de la obligación de motivación (véase, en este sentido, la sentencia LVM y otros/Comisión, antes citada, apartado 389). En todo caso, el fundamento de las conclusiones de la Comisión, confirmado al examinar el primer motivo, relativas a la afectación del comercio entre Estados miembros se desprende de modo suficiente con arreglo a Derecho de las declaraciones efectuadas en los considerandos 47 a 50, así como en los considerandos 52 y 53 de la Decisión impugnada.

426 En tercer lugar, respecto a la falta de motivación basada en que, en la Decisión impugnada, no se da respuesta a las alegaciones de las demandantes basadas en la práctica de otras autoridades competentes en materia de competencia y de otros legisladores, se ha de recordar que, según reiterada jurisprudencia, si bien, en virtud del artículo 190 del Tratado, la Comisión está obligada a mencionar los elementos de hecho de los que depende la justificación de la decisión y los fundamentos de Derecho que le han llevado a adoptar dicha Decisión, esta disposición no exige de la Comisión que examine todos los elementos de hecho y de Derecho tratados durante el procedimiento administrativo (véase, en

particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1985, Remia/Comisión, 42/84, Rec. p. 2545, apartados 26 y 44). A lo sumo, la Comisión está obligada, en vista del artículo 190 del Tratado, a responder de forma específica solamente a las alegaciones esenciales formuladas por las demandantes en el procedimiento administrativo.

- 427 En el presente asunto, es preciso señalar que las demandantes se limitaron a exponer, de manera general, en el marco de sus observaciones al apartado 11 del pliego de cargos relativas a la descripción del mercado de los servicios controvertidos, la situación jurídica de las conferencias marítimas, incluidos sus servicios de transporte por tierra multimodales, que prevalece en determinados Estados miembros y terceros, en particular en el Reino Unido, Australia y los Estados Unidos, y, en este último caso, reprodujeron, en lo esencial, los pasajes pertinentes del informe de los Sres. Gilman y Graham (pp. 78 a 85). Del examen de la respuesta al pliego de cargos se desprende que las demandantes no dedujeron ningún argumento de hecho o de Derecho a partir de dichas declaraciones generales, sin perjuicio, en cualquier caso, de determinadas referencias puntuales y limitadas al Derecho de los Estados Unidos de América en el marco de sus observaciones sobre el análisis de la Comisión relativo a los requisitos para la concesión de una exención individual. Es preciso señalar que, en dichas circunstancias, la Comisión no estaba obligada en absoluto, en la Decisión impugnada, a responder a las observaciones que las demandantes expusieron en su respuesta al pliego de cargos en cuanto a la práctica existente en determinadas instancias jurídicas nacionales. A este respecto, es relevante observar que las demandantes no consideraron necesario invocar en el escrito de demanda ningún motivo de anulación basado en la falta de motivación de la Decisión impugnada sobre este extremo.

- 428 En dicho contexto, carece de pertinencia la referencia hecha por las demandantes, en la fase de réplica, a la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1995, Publishers Association/Comisión (C-360/92, Rec. p. I-23). En dicha sentencia, las decisiones del órgano jurisdiccional nacional controvertidas fueron presentadas por la demandante, según los propios términos de la sentencia «como medio de prueba esencial de los efectos beneficiosos que alega» (apartado 40), de manera que, en dichas circunstancias, el Tribunal de Justicia declaró que la Comisión debió examinar las alegaciones que formuló la demandante basándose en las decisiones del órgano jurisdiccional (apartado 41). Además, frente a la sentencia Publishers Association/Comisión, antes citada, en la que el órgano jurisdiccional nacional afectado se había pronunciado sobre el mismo acuerdo que el

examinado por la Comisión, y respecto al mismo mercado geográfico, es preciso señalar que los precedentes nacionales invocados por las demandantes en el presente asunto no versan ni sobre el acuerdo ni sobre el mercado de referencias en la Decisión impugnada. Esta última versa exclusivamente, a tenor del artículo 1 de su parte dispositiva, sobre la tarifa común de los servicios de transporte por tierra de los miembros de la FEFC, prestados (en el marco del transporte multimodal) en el territorio de la Comunidad Europea.

- 429 En consecuencia, no se puede reprochar a la Comisión ninguna falta de motivación en cuanto a tomar en consideración las prácticas de las autoridades y órganos jurisdiccionales nacionales.
- 430 En cuarto lugar, por lo que se refiere a la falta de motivación relativa a no haber aplicado los procedimientos de consulta y conciliación del código de conducta, se ha de observar que, en los considerandos 56 a 59 de la Decisión impugnada, la Comisión expuso claramente las razones por las que el Reglamento n° 4056/86 no era aplicable al acuerdo controvertido. De lo anterior se desprende que, como se explicó al examinar el segundo motivo y la primera parte del cuarto motivo, los procedimientos establecidos por el código de conducta a que hace referencia el Reglamento n° 4056/86 tampoco son aplicables. Por tanto, la Decisión impugnada no adolece de falta de motivación en este extremo.
- 431 En quinto lugar, por lo que atañe al argumento de la ECSA basado en que la Comisión no motivó de modo suficiente la falta de carácter indispensable de las restricciones de competencia controvertidas, se ha de recordar que, según la jurisprudencia, no puede reprocharse a la Comisión el hecho de no haber propuesto otras soluciones ni haber indicado lo que consideraba que justificaba la concesión de una exención (véanse las sentencias VBVB y VBBB/Comisión, antes citada, apartado 52, y SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 262). Además, de los considerandos 135 y 137, así como de la nota a pie de página al considerando 139 de la Decisión impugnada, se desprende que la Comisión expuso los medios menos restrictivos de la competencia que podían utilizar las partes. A este respecto, es preciso recordar que incumbe únicamente a la Comisión, en cumplimiento de su obligación de motivación, mencionar los elementos de hecho, los fundamentos de Derecho y las consideraciones que le han llevado a adoptar una decisión desestimatoria de una solicitud de exención, sin que las demandantes puedan exigirle que examine todos los elementos de hecho y

de Derecho tratados durante el procedimiento administrativo (véase, en particular, la sentencia Remia y otros/Comisión, antes citada, apartados 26 y 44). Pues bien, en el presente asunto se desprende de los considerandos 135 y 137 de la Decisión impugnada que la Comisión motivó, de modo suficiente con arreglo a Derecho, la conclusión según la cual la fijación en común de la tarifa de los servicios de transporte por tierra no era indispensable para asegurar la estabilidad de la tarifa de los servicios de transporte marítimo. Finalmente, en cualquier caso, en la medida en que el motivo de las demandantes pretendiera refutar la fundamentación de las conclusiones de la Comisión a este respecto, carecería de pertinencia en el presente contexto que trata el examen de una supuesta violación de la obligación de motivación por parte de la Comisión.

- 432 Finalmente, en sexto lugar, por lo que respecta al argumento de la JSA basado en que no haberse referido al Acuerdo EEE equivale a una falta de motivación, basta con recordar que, al examinar la segunda parte del cuarto motivo, se declaró que la Comisión no tenía en absoluto la obligación de consultar, en el presente asunto, a los órganos previstos en el Acuerdo EEE antes de adoptar la Decisión impugnada. En consecuencia, la Decisión impugnada no adolece de falta de motivación en este extremo.
- 433 De las consideraciones que preceden resulta que los motivos de las demandantes basados en una falta de motivación deben ser declarados infundados.

E. Sobre el motivo basado en la violación del derecho de defensa en vista del contenido de la Decisión impugnada y del pliego de cargos

Alegaciones de las partes

434
a
441 [...]]

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

442 Para examinar el motivo basado en la violación del derecho de defensa, hay que recordar, *a priori*, que el pliego de cargos debe contener, según jurisprudencia reiterada, una exposición de los motivos en términos suficientemente claros, aunque sean concisos, para permitir a los interesados conocer efectivamente qué conductas les reprocha la Comisión. Solamente si cumple este requisito puede el pliego de cargos cumplir la función que le atribuyen los Reglamentos comunitarios y que consiste en facilitar a las empresas y asociaciones de empresas todos los datos necesarios para que puedan defenderse efectivamente antes de que la Comisión adopte una decisión definitiva (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, *Mo och Domsjö/Comisión*, T-352/94, Rec. p. II-1989, apartado 63; de 14 de mayo de 1998, *Enso Española/Comisión*, T-348/94, Rec. p. II-1875, apartado 83, y de 14 de mayo de 1998, *Cascades/Comisión*, T-308/94, Rec. p. II-925, apartado 42). Además, es jurisprudencia reiterada que se cumple dicho requisito cuando la decisión no imputa a los interesados infracciones diferentes a las mencionadas en el pliego de cargos y cuando sólo tiene en cuenta los hechos sobre los que los interesados han tenido posibilidad de justificarse (véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1970, *ACF Chemiefarma/Comisión*, 41/69, Rec. p. 661, apartados 26 y 94). La decisión final no tiene por qué ser necesariamente una copia del pliego de cargos (véanse las sentencias *Compagnie maritime belge de transports y otros/Comisión*, antes citada, apartado 113; *Musique diffusion française y otros/Comisión*, antes citada, apartado 14, y *ACF Chemiefarma/Comisión*, antes citada, apartado 91). A la luz de dichos principios se ha de examinar el presente motivo basado en la violación del derecho de defensa de las demandantes.

443 En primer lugar, en cuanto al argumento según el cual la Comisión no aportó las pruebas en que se basaba el apartado 72 del pliego de cargos, que destacaba, al examinar el primer requisito de exención relativo al progreso técnico o económico, que la inestabilidad derivada de tarifas individuales del transporte terrestre no parecía más alta que la debida a descuentos secretos aplicados en la FEFC, se ha de observar que dicho apartado del pliego de cargos no se incluyó en

la Decisión impugnada, ni al examinar ese mismo requisito ni en ninguna otra parte de la Decisión. En dichas circunstancias, el hecho de que la Comisión no comunicase los elementos de prueba en que se basaba el apartado 72 del pliego de cargos no puede considerarse una violación del derecho de defensa de las demandantes. A este respecto, de los considerandos 132 a 134 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión se refiere, a fin de examinar el tercer requisito de exención relativo al carácter indispensable de la restricción de competencia controvertida, a la inestabilidad inevitable, en las conferencias marítimas, derivada del hecho de que los miembros pueden, como en toda práctica colusoria, «hacer trampas» o conceder descuentos secretamente. No obstante, se ha demostrado que dicho elemento figuraba ya en el apartado 71 del pliego de cargos, de manera que el derecho de defensa de las demandantes en absoluto fuen vulnerado.

444 Por lo demás, las demandantes alegan, en sustancia, que se vulnerará su derecho de defensa al contener la Decisión impugnada nuevas alegaciones que no figuraban en el pliego de cargos, relativas al carácter sensible de la restricción de la competencia, a la afectación del comercio entre los Estados miembros y a los requisitos para la concesión de una exención individual en virtud del artículo 5 del Reglamento n° 1017/68, en particular al segundo requisito, relativo a la necesidad de tener en cuenta, en una medida equitativa, los intereses de los usuarios y al tercer requisito, relativo al carácter indispensable de la restricción controvertida.

445 Debe desestimarse esta argumentación.

446 Por lo que respecta, en primer lugar, a las alegaciones de las demandantes relativas al efecto sensible en la competencia y a la afectación del comercio entre Estados miembros, es preciso señalar que del examen del pliego de cargos se

desprende que la Comisión mencionó en él claramente, conforme a las exigencias de la jurisprudencia antes citada, los elementos esenciales que denunciaba.

447 En cuanto al carácter sensible de la restricción a la competencia prevista en el acuerdo controvertido, basta con señalar que, frente a las alegaciones de las demandantes, la Comisión expuso en los apartados 18 a 20 y 23 del pliego de cargos, los elementos que imputaba en esa fase del procedimiento administrativo, para destacar la importancia económica de los servicios de transporte por tierra efectuados en el marco del transporte multimodal. Además, si bien es cierto que, sobre la cuestión específica de la importancia económica de la actividad de transporte por tierra en relación con el transporte marítimo propiamente dicho, la Decisión impugnada no reproduce exactamente el pliego de cargos, basta con señalar que precisamente para tener en cuenta las críticas formuladas por las demandantes en su escrito de 31 de marzo de 1993, respondiendo al pliego de cargos (pp. 114 a 119), la Comisión tuvo que dirigirse, el 20 de julio de 1993, a los principales miembros de la FEFC para solicitarles información a ese respecto y tuvo que modificar, basándose en los datos que se le proporcionaron, el análisis que se critica en la Decisión impugnada. En dichas circunstancias, no puede negarse que las demandantes pudieron comunicar adecuadamente en el procedimiento administrativo su opinión acerca del análisis de la Comisión sobre el efecto sensible de la restricción a la competencia controvertida. A este respecto, el hecho de tener en cuenta un argumento alegado por las demandantes en el procedimiento administrativo, sin darles la oportunidad de pronunciarse al respecto antes de la adopción de la decisión final, no puede constituir, en cuanto tal, una violación del derecho de defensa cuando el tener en cuenta dicho argumento no modifique la naturaleza de los cargos que se le imputan (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 7 de octubre de 1999, *Irish Sugar/Comisión*, T-228/97, Rec. p. II-2969, apartados 34 y 36, y *Europay/Comisión*, antes citada, apartados 49 a 52). Las demandantes tuvieron, en efecto, la oportunidad de dar a conocer su punto de vista sobre el análisis del carácter sensible de la restricción a la competencia controvertida que menciona el pliego de cargos y podían confiar, por consiguiente, en que sus propias explicaciones llevarían a la Comisión a modificar su opinión (sentencia *Irish Sugar/Comisión*, antes citada, apartado 34; sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, *Suiker Unie y otros/Comisión*, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73, 114/73, Rec. p. 1663, apartados 437 y 438). En todo caso, es preciso señalar que los datos económicos que figuran en el considerando 33 de la Decisión impugnada bastan por sí mismos para determinar el carácter sensible de la restricción a la competencia

controvertida. Ahora bien, dichos datos ya figuraban integralmente en el apartado 23 del pliego de cargos. Por tanto, se ha de desestimar el motivo de las demandantes basado en que no pudieron discutir la exactitud de los datos que proporcionaron sus miembros y que fueron utilizados en la Decisión impugnada.

448 A continuación, por lo que atañe a la afectación del comercio entre los Estados miembros, se ha de señalar, con carácter liminar, que, frente a las alegaciones de las demandantes, la Comisión describió explícitamente, en los apartados 40 a 42 del pliego de cargos, el efecto del acuerdo controvertido sobre la competencia entre los puertos de los Estados miembros y la influencia, en dicho marco, del sistema llamado de «compensación portuaria». Dichos extremos del pliego de cargos se desarrollan y exponen en los considerandos 50 y 51 de la Decisión impugnada. En consecuencia, ha de desestimarse el motivo de las demandantes sobre este extremo. En cambio, por lo que se refiere al efecto en la competencia entre armadores que operan en varios Estados miembros, en el comercio de bienes y servicios entre Estados miembros y en los servicios relacionados, es preciso señalar que las demandantes observan acertadamente que dichos elementos, que figuran en los considerandos 49 y 52 a 55 de la Decisión impugnada, no aparecen en el pliego de cargos. Sin embargo, frente a las alegaciones de las demandantes, esa mera circunstancia en absoluto puede implicar una violación de su derecho de defensa. En efecto, la Comisión tiene perfecto derecho, a la luz de los datos que resultan del procedimiento administrativo, a estructurar y completar, tanto fáctica como jurídicamente, su argumentación en defensa de los cargos que imputa (sentencia ACF Chemiefarma/Comisión, antes citada, apartado 92). Este es precisamente el objeto de los considerandos 49 y 52 a 55 de la Decisión impugnada. En todo caso, se ha de considerar que los apartados 40 a 42 del pliego de cargos contienen una exposición clara de los elementos esenciales tenidos en cuenta por la Comisión en el procedimiento administrativo en cuanto al efecto del acuerdo controvertido en el comercio intracomunitario. Además, de la respuesta de las demandantes al pliego de cargos (pp. 142 a 151) se desprende que pudieron exponer su punto de vista acerca del análisis de la Comisión a este respecto. En dichas circunstancias, las demandantes no tienen razón en sostener que la Comisión vulneró su derecho de defensa en el tema del análisis del requisito de la afectación del comercio intracomunitario.

449 En segundo lugar, tratándose de las alegaciones de las demandantes acerca del análisis, en el pliego de cargos, del segundo y tercer requisitos de concesión de una exención individual, se debe recordar, con carácter liminar, que la obligación

de la Comisión de comunicar las imputaciones que formula contra una empresa y de mantener en su Decisión solamente dichas imputaciones, se refiere fundamentalmente a la indicación de los motivos que la llevan a aplicar el artículo 85, apartado 1, del Tratado, bien al ordenar el cese de una infracción o imponer una multa a las empresas, o bien al denegarles una declaración negativa o la posibilidad de acogerse al apartado 3 de esta misma disposición (sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de octubre de 1974, *Transocean Marine Paint/Comisión*, 17/74, Rec. p. 1063, apartado 13). En el presente asunto, del examen del pliego de cargos se desprende que la Comisión expone en él de manera clara los cargos que imputaba a las demandantes en ese momento del procedimiento administrativo (véanse, en particular, los apartados 27 a 32, 36 y 42).

450 Respecto al requisito de concesión de la exención individual relativo a la necesidad de tomar en consideración los intereses de los usuarios, se ha de señalar que la Comisión indicó claramente, en su pliego de cargos, las razones por las que consideraba, en ese momento del procedimiento, que el acuerdo controvertido no cumplía dicho requisito. En particular, la Comisión mencionó en el pliego de cargos las denuncias de los organismos representantes de los intereses de los usuarios de servicios de transportes por tierra prestados por los miembros de la FEFC (apartados 74 y 75) y la necesidad de preservar la competencia entre quienes prestan servicios de transporte por tierra a los cargadores (apartados 76 y 78). En la Decisión impugnada, se desarrolla dicha motivación, respectivamente, en los considerandos 117 y 118. Por tanto, es erróneo considerar, como hacen las demandantes, que el pliego de cargos no mencionó las denuncias de los organismos representantes de los intereses de los usuarios en apoyo de la denegación de una exención individual. Además, es necesario señalar que las demandantes tuvieron la oportunidad, en el procedimiento administrativo, de responder en concreto, en su escrito complementario de respuesta al pliego de cargos, de 12 de mayo de 1993, a las denuncias de los Consejos de cargadores alemán y francés. Finalmente, en todo caso, frente a lo alegado por las demandantes, la referencia, en el considerando 117 de la Decisión impugnada, a las denuncias de los cargadores y de los agentes de tránsito no dieron lugar a nuevos cargos contra las demandantes respecto a los que ya figuraban en el pliego de cargos. El objeto del considerando 117 de la Decisión impugnada es, efectivamente, motivar únicamente las conclusiones de la Comisión relativas al segundo requisito de concesión de una exención, que exige que el acuerdo tenga en cuenta, en una medida equitativa, los intereses de los usuarios. Además, del alto número de denuncias de los usuarios, entre otros elementos, la Comisión pudo deducir acertadamente que el acuerdo controvertido no tenía en cuenta, en una medida equitativa, los intereses de los usuarios.

451 En cuanto a la circunstancia que señaló la Comisión, en el considerando 115 de la Decisión impugnada, de que el acuerdo sirve únicamente para mantener precios más elevados que en otras circunstancias, es necesario señalar, como subraya acertadamente la Comisión en su escrito de contestación, que las propias demandantes sostienen que el acuerdo es necesario para evitar una competencia que disminuiría los precios y que, por tanto, tendría un efecto desestabilizador en las conferencias marítimas. Las demandantes no pueden, por tanto, alegar seriamente que el considerando 115 de la Decisión impugnada contiene una alegación nueva de la Comisión sobre la que no pudieron opinar adecuadamente.

452 A continuación, respecto al considerando 116 de la Decisión impugnada en el que la Comisión precisó que el acuerdo controvertido impide a las compañías marítimas miembros de la FEFC repercutir las reducciones de los costes derivadas de una organización más eficaz de su flota de contenedores, la Comisión observa acertadamente que se trata de una versión modificada, habida cuenta de las observaciones de las demandantes, del apartado 59 del pliego de cargos, en el que se indica que no se incita a los miembros de la FEFC a mejorar los servicios de transporte por tierra prestados a los cargadores. En su respuesta al pliego de cargos (p. 176, apartado 2), las propias demandantes subrayaron, efectivamente, que los transportistas más eficaces están aumentando su rentabilidad gracias al acuerdo controvertido. A este respecto, es necesario recordar que la Comisión tiene perfecto derecho, a la luz de los datos que resultan del procedimiento administrativo, para estructurar y completar, tanto fáctica como jurídicamente, su argumentación en defensa de los cargos que imputa (sentencia Irish Sugar/Comisión, antes citada, apartado 34; sentencia ACF Chemiefarma/Comisión, antes citada, apartado 92; sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada, apartados 437 y 438). Finalmente, en cualquier caso, es preciso señalar que el considerando 116 de la Decisión impugnada no es de valor decisivo para el razonamiento de la Comisión ya que ésta se basa en otros motivos para llegar a la conclusión de que no se tuvo en cuenta, en una medida equitativa, los intereses de los usuarios (véase, en este sentido, la sentencia ACF Chemiefarma/Comisión, antes citada, apartado 86). En dicho contexto, es necesario recordar también que la Comisión, habida cuenta del carácter acumulativo de los requisitos exigidos, puede, en cualquier momento y hasta la adopción final de la decisión, comprobar que se incumple alguno de los requisitos (sentencias SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 267, y CB y Europay/Comisión, antes citada, apartado 110). Dichas consideraciones ponen de manifiesto que la Comisión no vulneró el

derecho de defensa de las demandantes en cuanto al segundo requisito de concesión de una exención individual.

453 Por lo que se refiere al carácter indispensable de la restricción a la competencia controvertida, las demandantes alegan, en sustancia, que el considerando 137 de la Decisión impugnada contiene un argumento nuevo, en cuanto en él la Comisión negó que se hubiera probado la insuficiencia de las medidas menos restrictivas de la competencia para asegurar la estabilidad general de las conferencias marítimas, como, en particular, las enumeradas en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, y, principalmente, el reparto, entre los miembros de una conferencia, del tonelaje transportado o de los ingresos. No puede acogerse dicha argumentación. En el apartado 86 del pliego de cargos, la Comisión indicó efectivamente de forma explícita que los miembros de la FEFC podrían, para restringir la competencia interna sobre las tarifas marítimas, adoptar las medidas autorizadas por el artículo 3, letra e), del Reglamento n° 4056/86 en favor de las conferencias marítimas. En virtud de dicha disposición, los acuerdos entre miembros de conferencias marítimas destinados a repartir el tonelaje transportado o los ingresos están exentos de la prohibición prevista en el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Por tanto, las demandantes alegan injustamente que el considerando 137 de la Decisión impugnada contiene un argumento totalmente nuevo en relación con el pliego de cargos. Además, es necesario subrayar que, frente a lo alegado por las demandantes, no incumbía a la Comisión precisar entonces, en el pliego de cargos, el contenido de las medidas menos restrictivas que podían proyectar los miembros de la FEFC, puesto que dicho pliego de cargos hace referencia explícita a una disposición de un Reglamento de exención, es decir el artículo 3, letra e), del Reglamento n° 4056/86, que precisa por sí mismo el contenido de dichas medidas. En cuanto a la alegación de las demandantes según la cual el pliego de cargos no contiene ninguna referencia a la posibilidad de recurrir a una regla que prohíba aplicar precios inferiores a los de coste, es preciso señalar que, aparte de su extemporaneidad y de haber sido propuesta por primera vez en la réplica, dicha alegación también carece de fundamento, dado que la posibilidad de recurrir a la regla controvertida en cuanto medida menos restrictiva de la competencia fue discutida, bajo la dirección de la Comisión, en el marco del grupo de expertos Carsberg, integrado por representantes de los cargadores y de las compañías marítimas, incluidas algunas de las demandantes. Por dichas razones, también debe considerarse infundado el motivo de las demandantes basado en la violación de su derecho de defensa, en la medida en que versa sobre el tercer requisito de concesión de una exención individual.

454 Por consiguiente, y por todas las razones expuestas anteriormente, es preciso considerar infundado, en su totalidad, el motivo basado en la violación del derecho de defensa.

F. Sobre el motivo basado en irregularidades detectadas en la audiencia

Alegaciones de las partes

455

^a
462 [...]]

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

463 Por lo que respecta, en primer lugar, a la alegación de las demandantes relativa al plazo que les concedió la Comisión para preparar la audiencia en el presente asunto, es necesario recordar, con carácter liminar, que, según el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n° 1630/69, vigente en el momento de producirse los hechos, la Comisión dará a las personas que lo hubieren solicitado en sus observaciones escritas la oportunidad de desarrollar verbalmente su punto de vista si aquéllas hubieren acreditado interés suficiente a esos efectos, o bien si la Comisión se propusiera imponerles una multa o multa coercitiva. En virtud del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, la Comisión convocará a las personas que deban ser oídas en la fecha que fije.

464 En el presente asunto, ha quedado probado que las demandantes tuvieron la ocasión de expresar oralmente su opinión en relación con las imputaciones

formuladas contra ellas en el pliego de cargos de 18 de diciembre de 1992 en las audiencias que tuvieron lugar los días 6, 7, 12 y 13 de julio de 1993, es decir, poco más de seis meses después. Las demandantes fueron convocadas formalmente a dichas audiencias mediante escrito de la Comisión de 16 de junio de 1993, es decir, tres semanas antes de la fecha de la primera audiencia. Es preciso señalar que dicho plazo, que expira unos tres meses después de presentar, el 31 de marzo de 1993, la primera respuesta al pliego de cargos y, aproximadamente, un mes después de la respuesta complementaria al pliego de cargos, el 12 de mayo de 1993, no puede lesionar el derecho de defensa de las demandantes. En efecto, es conveniente recordar que, conforme al artículo 7, apartado 1, del Reglamento n° 1630/69, vigente en el momento de producirse los hechos, la audiencia tiene como finalidad esencial permitir a las partes afectadas por un procedimiento de infracción en virtud del Reglamento n° 1017/68, desarrollar verbalmente los argumentos que hayan presentado por escrito en su respuesta al pliego de cargos. Además, si bien es exacto que las cuestiones planteadas en el presente asunto son ciertamente complejas, no lo es menos que las demandantes tuvieron tiempo de sobra para examinarlas detalladamente, puesto que la Comisión inició el procedimiento administrativo ya en el mes de junio de 1989, al haber presentado una reclamación los cargadores alemanes, y que la instrucción se desarrolló de manera continua en un período de casi seis años, durante el cual las demandantes tuvieron la ocasión de presentar, en numerosas ocasiones, todos los elementos que podían tomarse en consideración.

- 465 Por otra parte, para apreciar el carácter suficiente del plazo concedido a las demandantes para preparar la audiencia, también se ha de señalar que la Comisión afirma, sin que las demandantes discrepen, que el representante de las demandantes fue informado por la Comisión, desde el 26 de marzo de 1993, de que iban a adoptarse medidas para fijar la fecha de la audiencia y por el auditor-consejero, a partir del 7 de abril de 1993, de que la audiencia estaba prevista de manera provisional para el 21 de junio de 1993. Lo anterior permitió al representante de las demandantes dirigir a la Comisión, el 15 de abril de 1993, una lista provisional de participantes en la audiencia. De ello resulta que las demandantes fueron informadas del contenido de una audiencia en el presente asunto desde el mes de abril de 1993, es decir, más de dos meses antes de la fecha inicialmente prevista para celebrar dicha audiencia. Además, al celebrarse esta última finalmente a partir del 6 de julio de 1993 y no el 21 de junio de 1993, como previsto inicialmente, las demandantes disfrutaron también de un plazo suplementario de dos semanas para preparar la audiencia. Las demandantes fueron informadas por la Comisión de la nueva fecha de audiencia el 2 de junio

de 1993. En dichas circunstancias, las demandantes tuvieron el tiempo necesario para preparar adecuadamente su defensa oral en el marco de la audiencia organizada por la Comisión. Por tanto, en ningún caso pueden invocar una violación de su derecho de defensa a este respecto.

466 Por lo que se refiere, en segundo lugar, a la circunstancia alegada por las demandantes según la cual determinadas personas no pudieron asistir a dichas audiencias, en particular, el representante de Hapag-Lloyd y el profesor Yarrow, en calidad de experto económico, se ha de observar que, aunque la Comisión no puede prohibir a una empresa que la asista un abogado o algún otro asesor externo a su elección, sin embargo, no se le puede criticar, en el marco de un procedimiento de infracción que implica a catorce empresas distintas, el no haber tomado en cuenta, para organizar la audiencia, las exigencias prácticas de cada una de dichas empresas. En efecto, en primer lugar, corresponde a éstas tomar las medidas adecuadas para asegurarse la mejor defensa de sus intereses. Por tanto, la mera circunstancia de que el asesor de la sociedad Hapag-Lloyd o el profesor Yarrow no pudieran asistir a alguna de las audiencias organizadas por la Comisión en el presente asunto no puede constituir una violación del derecho de defensa de las demandantes afectadas, ni de todas las demandantes. En todo caso, ha sido demostrado que la sociedad Hapag-Lloyd estuvo representada por seis personas en la audiencias controvertidas y que el profesor Yarrow asistió a tres de las cuatro jornadas de audiencias organizadas por la Comisión. Además, las demandantes no han aportado prueba alguna que permita pensar que la Comisión, por no haber oído a las personas de que se trata, haya restringido indebidamente en estas circunstancias la instrucción del asunto y limitado de esta forma la oportunidad de que las demandantes explicaran los diversos aspectos de los problemas planteados por los cargos de la Comisión (véase, en este sentido, la sentencia VBVB y VBBB/Comisión, antes citada, apartado 18).

467 En dichas circunstancias, ha de desestimarse por infundado el motivo de las demandantes basado en una violación del derecho de defensa con ocasión de la audiencia.

468 Por lo que se refiere, en tercer lugar, al motivo basado en que la Comisión autorizó a asistir a la audiencia a terceros que ni siquiera habían reclamado, se ha

de destacar que el artículo 7, apartado 2, del Reglamento n° 1630/69, vigente en el momento de producirse los hechos, otorga a la Comisión la facultad de dar a cualquier persona la oportunidad de expresar oralmente su punto de vista, aun cuando esta última no haya presentado reclamación alguna, con arreglo al artículo 10 del Reglamento n° 1017/68, para iniciar el procedimiento de infracción u observaciones escritas en virtud del artículo 5 del Reglamento n° 1630/69 con respecto a las imputaciones contra las empresas afectadas por el procedimiento de infracción. Además, conforme al artículo 9, apartado 3, del Reglamento n° 1630/69, la Comisión puede oír a las personas de que se trata separadamente o en presencia de otras convocadas. Evidentemente, de dichas disposiciones se desprende que la Comisión dispone de un margen de apreciación razonable para decidir qué interés puede presentar la audiencia de personas cuyo testimonio puede tener importancia para la instrucción del expediente, de manera que la Comisión tenía derecho, en el presente asunto, a oír en las audiencias a terceros que no habían presentado reclamación alguna previamente u observaciones escritas en el procedimiento administrativo (véase, analógicamente, la sentencia VBVB y VBBB/Comisión, antes citada, apartado 18).

- 469 Además, en contra de lo alegado por las demandantes, la participación de terceros en una audiencia en virtud del artículo 7, apartado 2, del Reglamento n° 1630/69, no está supeditada en absoluto a la presentación de observaciones escritas para la audiencia, sobre las cuales las demandantes también tuvieran derecho a presentar nuevas observaciones escritas. Conforme a la jurisprudencia (véase, en particular, la sentencia *Mo och Domsjö/Comisión*, antes citada, apartado 63), se respeta efectivamente el derecho de defensa de las demandantes cuando éstas pueden exponer su opinión sobre las conductas que se les imputan en el pliego de cargos. También se desprende de la jurisprudencia que dicha exigencia se respeta cuando la decisión final no imputa a las empresas afectadas nuevos cargos distintos de los ya expuestos en el pliego de cargos y cuando sólo tiene en cuenta los hechos sobre los que los interesados han tenido posibilidad de justificarse (véase, en particular, la sentencia *ACF Chemiefarma/Comisión*, antes citada, apartado 94). Pues bien, en el presente asunto, las demandantes no han alegado que la Decisión controvertida se base en datos aportados por terceros sobre los que ellas no hayan podido expresar su punto de vista. Finalmente, a este respecto, se ha de precisar también que carece de toda pertinencia la referencia al artículo 9 del Reglamento n° 4260/88, relativo a las comunicaciones, las quejas,

las solicitudes y las audiencias previstas en el Reglamento n° 4056/86, además de que dicho artículo no tiene el alcance que le atribuyen las demandantes, dado que, como se desprende del examen del segundo motivo, el Reglamento n° 4056/86 no se aplica al presente asunto. Por tanto, el motivo de las demandantes sobre este extremo es infundado.

- 470 Las demandantes tampoco pueden reprochar a la Comisión no haberles comunicado determinadas observaciones formuladas por uno de los reclamantes relativas a las informaciones enviadas por las demandantes a la Comisión. En efecto, no se ha demostrado que la Decisión impugnada se base en dichas observaciones, acerca de las cuales las demandantes supuestamente no tuvieron la posibilidad de expresar su punto de vista. En todo caso, aun en el caso de que se hubiese producido una violación del derecho de defensa, para que el motivo pudiera ser estimado, también haría falta que, no habiéndose producido la presunta irregularidad, el procedimiento hubiera desembocado en un resultado distinto (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck y otros/Comisión, 209/78 a 215/78 y 218/78, Rec. p. 3125, apartado 47, y de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, C-142/87, Rec. p. I-959, apartado 48). Pues bien, se ha de señalar que las demandantes no han probado en absoluto dicha circunstancia. Además, por lo que respecta a la falta de comunicación a las demandantes de las observaciones de los cargadores sobre la respuesta de las demandantes a las alegaciones de la Comisión en materia de descuentos, basta con recordar, como ya se ha destacado al examinar las alegaciones de las demandantes en el presente motivo sobre el contenido de la Decisión impugnada en relación con el relativo al pliego de cargos, que dicha Decisión de la Comisión no tiene en cuenta tales alegaciones, de manera que la falta de comunicación de las observaciones de los cargadores a este respecto no puede afectar al derecho de defensa de las demandantes.

- 471 De las consideraciones que preceden se desprende que ha de desestimarse por completo el motivo de las demandantes basado en la violación del derecho de defensa en lo que atañe a la audiencia.

VI. Sobre el quinto motivo, basado en la violación de las normas relativas a las multas

A. Alegaciones de las partes

- 472 Las demandantes declaran que, salvo a la empresa Wilh. Wilhelmsen Ltd, a todas ellas se les impusieron multas en la Decisión impugnada (considerandos 143 y siguientes) en virtud del artículo 22, apartado 2, del Reglamento n° 1017/68.
- 473 Las demandantes alegan, con carácter principal, que la Comisión, que debía haber examinado el servicio de transporte multimodal prestado por las compañías marítimas miembros de la FEFC en vista del Reglamento n° 4056/86, no tiene derecho a imponer multas en virtud de un Reglamento que no era aplicable.
- 474 Con carácter subsidiario, en el caso de que el Tribunal de Primera Instancia considerase aplicable el Reglamento n° 1017/68 al presente asunto, estiman ilegal haber impuesto multas en virtud del artículo 22, apartado 2, de dicho Reglamento. Señalan que dicha disposición supedita la posibilidad de imponer multas al requisito de que la infracción se haya cometido «deliberadamente o por negligencia», lo cual niegan. En primer lugar, la FEFC fue, en todo momento del procedimiento, abierta y franca con la Comisión y cooperó en la investigación. Además, las demandantes no creyeron estar obligadas a notificar el acuerdo controvertido en virtud del Reglamento n° 4056/86, ya que, en su opinión, las medidas que adoptaron formaban parte de la exención por categoría prevista para las conferencias marítimas en el artículo 3 de dicho Reglamento. Por último,

aun cuando el Reglamento n° 1017/68 se considerase aplicable al presente asunto, las multas impuestas no estaban justificadas, ya que la Comisión, aun cuando conocía la existencia de los servicios de transporte multimodal desde 1968, no investigó la parte terrestre de dichos servicios durante las dos últimas décadas.

- 475 Consideran que la Comisión habría debido ser más flexible, al menos respecto a una primera Decisión en un sector determinado y se refieren, a este respecto, a la Decisión 87/1/CEE de la Comisión, de 2 de diciembre de 1986, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 85 del Tratado CEE (IV/31.128 — Ácidos grasos; DO 1987, L 3, p. 17) y a la Decisión 92/212/CEE de la Comisión, de 25 de marzo de 1992, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/30.717 — A — Eurocheque: acuerdo de Helsinki; DO L 95, p. 50).
- 476 En definitiva, las demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que anule la decisión de la Comisión de imponer multas, aun cuando dichas multas sean simbólicas, o de reducir dichas multas.
- 477 La Comisión observa que la «intención» prevista en el artículo 22, apartado 2, del Reglamento n° 1017/68 (análogo al artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 17) designa simplemente una intención de restringir la competencia y no una intención de infringir la ley (véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de febrero de 1990, Tipp-Ex/Comisión, C-279/87, Rec. p. I-261). El objetivo expreso del acuerdo controvertido sobre fijación de precios de los servicios de transporte terrestre es efectivamente restringir la competencia. La Comisión tuvo en cuenta circunstancias atenuantes, como el hecho de que se trataba de la primera decisión en que ese aplicaba el Reglamento n° 1017/68 a una conferencia marítima y, por tanto, decidió imponer una multa de importe simbólico (considerando 158 de la Decisión impugnada). Por tanto, no procede anular los artículos de la Decisión impugnada relativos a las multas impuestas a las demandantes.

B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 478 Por lo que atañe al primer motivo de las demandantes según el cual la Comisión no tenía derecho a imponer multas en virtud del artículo 22, apartado 2, del Reglamento n° 1017/68, ya que el servicio de transporte multimodal prestado por los miembros de la FEFC está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 4056/86, basta con repetir que del segundo motivo se desprende que el acuerdo controvertido forma parte del ámbito de aplicación del Reglamento n° 1017/68 y no del Reglamento n° 4056/86.
- 479 El argumento según el cual las disposiciones de la Decisión impugnada relativas a las multas deben ser anuladas dado que la infracción no se cometió deliberadamente o con negligencia también debe ser desestimado. En efecto, de la jurisprudencia se desprende que, para que una infracción a las normas de competencia del Tratado pueda ser considerada deliberada, no es necesario que la empresa fuese consciente de que infringía una prohibición impuesta por dichas normas, sino que es suficiente que no pudiera ignorar que el objeto de la conducta que se le imputa era restringir la competencia (sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1989, Belasco y otros/Comisión, 246/86, Rec. p. 2117). Pues bien, no se puede negar, evidentemente, que el objetivo del acuerdo controvertido, un acuerdo horizontal de fijación de precios del transporte por tierra, es restringir la competencia.
- 480 Según los considerandos 158 y 159 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que, habida cuenta de la existencia de circunstancias atenuantes, el importe de las multas debía fijarse de forma simbólica para destacar la existencia de la infracción y la necesidad, para las empresas en cuestión y las demás empresas que pudieran estar implicadas en prácticas equivalentes, de respetar en el futuro las normas de competencia.
- 481 En primer lugar, se ha de señalar que, al ser pública la tarifa de la FEFC, y, por tanto, perfectamente conocida de los primeros interesados, es decir, los cargadores, el acuerdo controvertido, aunque constituya un acuerdo horizontal

de precios, no puede, de ninguna manera, ser equiparado a cualquier otra práctica colusoria secreta. El acuerdo controvertido también era perfectamente conocido por los servicios de la Comisión y por autoridades diversas de los Estados miembros que, en particular, dejaron constancia de ello en el procedimiento de adopción del Reglamento n° 4056/86, así como en el marco de la reforma de la Shipping Act en 1984.

- 482 En segundo lugar, se ha de destacar, como se desprende del considerando 41 de la Decisión impugnada, que la FEFC extendió sus competencias en materia de fijación de precios en el sector del transporte marítimo al de los servicios de transporte por tierra al comenzar a utilizar contenedores, es decir, hacia el año 1971. La fijación de los precios de los servicios de transporte por tierra por los miembros de las conferencias, como la prevista en el acuerdo controvertido, existe por tanto desde que se introdujeron los servicios de transporte multimodal. Este tipo de transporte, cuyas ventajas, además, son reconocidas de forma unánime, también fue creado y desarrollado principalmente por las conferencias marítimas.
- 483 En tercer lugar, como admite en el considerando 158 de la Decisión impugnada, la Comisión necesitó cierto tiempo para definir sus propias orientaciones en la materia y éstas sólo fueron de conocimiento general cuando presentó al Consejo el informe sobre la aplicación de las normas comunitarias de competencia al transporte marítimo en junio de 1994, mencionado en el considerando 156 de la Decisión impugnada. Por consiguiente, no pueden estimarse los cargos imputados en los considerandos 153 y 149 de la Decisión impugnada, según los cuales «la infracción comenzó de manera general en 1971 y ha seguido perpetuándose incluso después de que en abril de 1989 se remitiera a las partes la denuncia presentada por el DSVK a la Comisión» y el hecho de que «a pesar de esta denuncia y de que la Comisión les advirtió en varias ocasiones (hasta con una carta del comisario que entonces era responsable de la política de competencia al presidente de la FEFC en junio de 1990) de que las prácticas en cuestión entraban dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 y no podían acogerse a ninguna exención en virtud del apartado 3 del artículo 85, las partes han seguido aplicándolas plenamente».
- 484 En cuarto lugar, no se puede negar que, aunque se trate de una infracción grave y clásica de las normas de competencia, es decir un acuerdo horizontal de fijación

de precios, el tratamiento jurídico que debía darse a este tipo de acuerdo, en particular en razón de los estrechos lazos con el transporte marítimo objeto de una normativa completamente específica y excepcional en Derecho de la competencia, no presentaba un carácter evidente y planteaba, en particular, cuestiones complejas tanto de naturaleza económica como jurídica.

485 En quinto lugar, varios elementos pudieron incitar a las demandantes a creer que el acuerdo controvertido era legal. Aparte de que el acuerdo controvertido ya existía desde mucho antes y que era público, se ha de destacar, en particular, que, en una declaración adjunta en anexo al acta de la reunión del Consejo en la que se adoptó el Reglamento n° 4056/86, la propia Comisión indicó lo siguiente: «los transportes combinados mar/tierra se encuentran sometidos a las normas sobre la competencia adoptadas para los transportes terrestres y a las previstas para los transportes marítimos. En la práctica, la regla debe ser la no aplicación del apartado 1 del artículo 85 en lo referente a la organización y realización de transportes combinados mar/tierra sucesivos o complementarios, así como a la fijación o la aplicación de precios y condiciones globales para dichos transportes, dado que tanto el artículo 2 del presente Reglamento como el artículo 3 del Reglamento 1017/68 declaran que la prohibición adoptada por el apartado 1 del artículo 85 del Tratado no se aplicará a las citadas prácticas». Sin necesidad de pronunciarse, en el marco del presente motivo, sobre el significado y el alcance exactos de dicha declaración, basta con señalar que, al menos, pudo despertar dudas en las demandantes y hacerles creer que su acuerdo no era criticable.

486 También es necesario destacar que, en 1983, seis Estados miembros, dirigieron, en el marco de la reforma de la Shipping Act, un memorándum a los Estados Unidos para apoyar la propuesta que autorizaba a las conferencias marítimas a fijar los precios del transporte multimodal incluyendo el transporte por tierra, e indicaron que no regulaban la libertad de las conferencias marítimas de adoptar en común los precios del transporte multimodal para los destinos europeos y que dicha práctica no suscitaba ningún problema ni abuso, sino que, por el contrario, favorecía el desarrollo de la utilización de los contenedores y del transporte multimodal en el marco del comercio exterior europeo en beneficio de los exportadores.

487 En sexto lugar, es preciso observar que, en su Decisión 94/980, la Comisión no impuso multas a las compañías que participaban en dicho acuerdo, aun cuando el acuerdo controvertido no solamente preveía también la fijación de precios para el segmento terrestre del transporte multimodal, sino que, además, incurría en otras infracciones graves a las normas de competencia. Ciertamente, la circunstancia de que la Comisión no impusiera multas al autor de una infracción de las normas de competencia no puede, por sí sola, impedir que se multe al autor de una infracción de idéntica naturaleza. En efecto, no se puede invocar el principio de igualdad de trato en la ilegalidad. No obstante, no es menos cierto que la Decisión antes citada, adoptada poco antes de la Decisión impugnada, muestra que la propia Comisión consideraba que la práctica colusoria de que se trataba no exigía necesariamente, en razón del conjunto de circunstancias, la imposición de multas a las empresas parte en dicha práctica colusoria. Además, se ha de añadir que, hasta la Decisión impugnada, la Comisión no había multado a ninguna compañía marítima o conferencia marítima por la fijación del precio del segmento terrestre del transporte multimodal, mientras que, según las informaciones facilitadas por las demandantes y no negadas por la Comisión, la casi totalidad de las conferencias celebran acuerdos de fijación de dichos precios.

488 En vista de todas las circunstancias mencionadas, el Tribunal de Primera Instancia, en ejercicio de su competencia de plena jurisdicción, considera justificado no imponer multas en el presente asunto. En consecuencia, el artículo 5 de la Decisión impugnada debe ser anulado por cuanto impone una multa de 10.000 ecus a cada una de las demandantes.

Costas

489 Con arreglo al artículo 87, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, éste puede repartir las costas o decidir que cada parte abone sus propias costas si se estiman parcialmente las pretensiones de una y otra parte. Dado que la demanda tan sólo ha sido estimada muy parcialmente, se apreciarán de manera justa las circunstancias del caso al decidir que las

demandantes cargarán con sus propias costas y con cuatro quintas partes de las costas ocasionadas a la Comisión, y que esta última cargará con una quinta parte de sus propias costas.

- 490 Respecto a las partes coadyuvantes, ECSA y JSA, se aplicará de manera justa el artículo 87, apartado 4, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia condenándolas a cargar con sus propias costas así como con las causadas por la Comisión relativas a su intervención como coadyuvantes. Por lo que se refiere a ECTU, parte coadyuvante, se aplicará de manera justa el artículo 87, apartado 4, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, y se la condena a cargar con la quinta parte de sus propias costas y a las demandantes a cargar con cuatro quintas partes de dichas costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)

decide:

- 1) Anular el artículo 5 de la Decisión 94/985/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) en la medida en que impone una multa a las partes demandantes.

- 2) **Desestimar el recurso en todo lo demás.**

- 3) **Las partes demandantes cargarán con sus propias costas, así como con cuatro quintas partes de las causadas por la Comisión y cuatro quintas partes de las causadas por la ECTU, incluidas las del procedimiento de medidas provisionales.**

- 4) **La Comisión cargará con una quinta parte de sus propias costas, incluidas las causadas en el procedimiento de medidas provisionales.**

- 5) **ECSA y JSA cargarán con sus propias costas y con las causadas por la Comisión relativas a su intervención como coadyuvantes.**

- 6) **ECTU cargará con una quinta parte de sus propias costas, incluidas las causadas en el procedimiento de medidas provisionales.**

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 28 de febrero de 2002.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

M. Jaeger

II - 1121

Índice

Marco jurídico	II-1025
Antecedentes de hecho del litigio	II-1030
Procedimiento	II-1036
Pretensiones de las partes	II-1038
Fundamentos de Derecho	II-1039
I. Observaciones preliminares	II-1039
II. Sobre el primer motivo, basado en la violación del artículo 85, apartado 1 del Tratado	II-1040
A. Alegaciones de las partes	II-1040
Mercado pertinente	II-1040
Restricción sensible de la competencia	II-1040
Efecto en el comercio entre los Estados miembros	II-1040
B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1041
Sobre la definición del mercado de referencia	II-1041
Sobre el carácter sensible del perjuicio a la competencia	II-1050
Sobre la afectación del comercio entre Estados miembros	II-1053
Conclusión respecto al primer motivo de las demandantes	II-1055
III. Sobre el segundo motivo, basado en una violación del artículo 3 del Reglamento nº 4056/86	II-1055
A. Alegaciones de las partes	II-1055
En cuanto a que la Decisión impugnada no tiene en cuenta el hecho de que los Reglamentos nºs 1017/68 y 4056/86 tenían por objeto fijar las normas aplicables a sectores económicos particulares	II-1055
En cuanto a que la Decisión impugnada no tiene en cuenta la definición correcta de los mercados de referencia en los que producen efectos los acuerdos	II-1055
En cuanto a que la Decisión impugnada es incompatible con las indicaciones del Reglamento nº 4056/86 sobre su ámbito de aplicación	II-1056
En cuanto a que la Decisión impugnada no es compatible con los principios generales de Derecho comunitario aplicables a la determinación del alcance de la normativa comunitaria	II-1056
En cuanto a que la Decisión impugnada no es compatible con la interpretación dada a expresiones idénticas en otros reglamentos sectoriales en el ámbito de los transportes	II-1056

En cuanto a que la Decisión impugnada es fuente de inseguridad jurídica y de incoherencia procesal	II - 1056
En cuanto a que la Decisión impugnada es irreconciliable con el razonamiento seguido por el Consejo en el Reglamento n° 4056/86 respecto a la concesión de una exención por categoría a las conferencias	II - 1057
En cuanto a que la Decisión impugnada ignora las características distintivas del sector de los transportes	II - 1057
En cuanto a que la sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de octubre de 1995, Centro Servizi Spediporto (C-96/94 Rec. p. I-2883) citada por la Comisión no es pertinente en el presente asunto	II - 1057
B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 1057
IV. Sobre el tercer motivo basado en la violación del artículo 85, apartado 3, del Tratado y del artículo 5 del Reglamento n° 1017/68	II - 1074
A. Alegaciones de las partes	II - 1074
Observaciones generales	II - 1074
— Práctica de otras autoridades competentes en materia de competencia y de otros legisladores	II - 1074
— Incidencia de la tarificación común del transporte multimodal en el marco de una conferencia sobre la estabilidad de los precios	II - 1075
— Sobre la función de las conferencias como pioneras del desarrollo de los servicios de transporte multimodal	II - 1075
Requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado	II - 1075
— Primer requisito: ventajas económicas del acuerdo	II - 1075
— Segundo requisito: reserva de una parte equitativa de las ventajas a los usuarios	II - 1075
— Tercer requisito: el carácter indispensable de las restricciones a la competencia	II - 1075
B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II - 1076
Observaciones generales	II - 1076
Primer requisito: mejora de la calidad de los servicios de transporte, fomento de la continuidad y de la estabilidad de los mercados sometidos a fuertes fluctuaciones temporales, aumento de la productividad de las empresas, o fomento del progreso técnico o económico	II - 1080
Segundo requisito: reserva de una parte equitativa de las ventajas a los usuarios	II - 1085

Tercer requisito: carácter indispensable de las restricciones a la competencia ..	II-1087
V. Sobre el cuarto motivo basado en la existencia de vicios formales en el procedimiento administrativo	II-1094
A. Sobre el motivo basado en la violación del procedimiento de conciliación previsto en el código de conducta	II-1094
Alegaciones de las partes	II-1094
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1095
B. Sobre el motivo basado en la violación del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo	II-1095
Alegaciones de las partes	II-1095
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1095
C. Sobre el motivo basado en la violación de garantías procedimentales por una elección errónea del Reglamento de procedimiento aplicable	II-1096
Alegaciones de las partes	II-1096
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1096
D. Sobre el motivo basado en una violación de la obligación de motivación	II-1097
Alegaciones de las partes	II-1097
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1097
E. Sobre el motivo basado en la violación del derecho de defensa en vista del contenido de la Decisión impugnada y del pliego de cargos	II-1101
Alegaciones de las partes	II-1101
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1102
F. Sobre el motivo basado en irregularidades detectadas en la audiencia	II-1109
Alegaciones de las partes	II-1109
Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1109
VI. Sobre el quinto motivo, basado en la violación de las normas relativas a las multas	II-1114
A. Alegaciones de las partes	II-1114
B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia	II-1116
Costas	II-1119