

ACTIVIDAD DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

MARÍA JESÚS MAZO VENERO
Subdirectora de Servicios
Dirección de Investigación
Comisión Nacional de la Competencia

1. Introducción

El transporte marítimo tiene una enorme importancia y tradición en España, que es el país de la Unión Europea con mayor longitud de costa, con más de 8.000 km. Además, en algunos lugares el transporte marítimo representa la principal vía de contacto con el resto de España y con el mundo, como es el caso de las Islas Baleares, las Islas Canarias, y los enclaves españoles en el norte de África, Ceuta y Melilla. No es de extrañar, por tanto, que la actividad de las autoridades españolas de defensa de la competencia en el sector marítimo haya sido intensa.

Con la entrada en vigor de la Ley 15/2007, la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha reforzado su acción en materia de transporte y ha investigado prácticas restrictivas en el tráfico marítimo entre la Península y el norte de África, por un lado, y entre la Península y Baleares, por otro.

En el ámbito Península-norte de África, el análisis se ha centrado en las condiciones de competencia en el transporte marítimo de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta, tanto durante las Operaciones de Paso del Estrecho (OPE) como fuera de ellas, en los expedientes S/0080/08 y S/0241/10. En el primero, se concluyó que el intercambio de billetes en las OPE es necesario para que, tanto los pasajeros como sus vehículos, embarquen en el primer buque disponible, con independencia de la compañía a la que han adquirido su billete; de modo que se garantice la seguridad y salud pública en los desplazamientos masivos de magrebíes entre la Península y el norte de África; sin embargo, las navieras lo han manipulado en su favor, restringiendo la competencia en forma de mayores precios de los billetes y menores horarios de los servicios. En el Expediente S/0241/10, la investigación,

centrada en la misma área geográfica, abarcó tanto el transporte de pasajeros como el de carga, pero en periodos no afectados por las OPE ni, por tanto, por las obligaciones de intercambio de billetes.

Por último, en el caso del transporte marítimo con Baleares, la investigación se ha realizado en el marco del Expediente S/0244/10, en el que se sancionaron dos cárteles: uno entre la Península y las Islas Baleares y otro en la línea Ibiza-Formentera.

2. El transporte marítimo entre la Península y el norte de África

2.1. Las Operaciones Paso del Estrecho y sus implicaciones sobre la defensa de la competencia

2.1.1. *Las Operaciones de Paso del Estrecho*

La Operación Paso del Estrecho (OPE) es el dispositivo puesto en marcha por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior para posibilitar que se lleve a cabo, con la máxima fluidez y eficacia, el tránsito de los ciudadanos magrebíes, o europeos de origen magrebí, que retornan al norte de África desde sus ciudades de trabajo en Europa para disfrutar sus vacaciones estivales y fiestas tradicionales en otras épocas del año, regresando a sus lugares de trabajo habitual al finalizar estas.

Las OPE transcurren en dos fases (operación salida y retorno) y suelen producirse en el periodo estival (especialmente en el Ramadán), Semana Santa, Navidad o la Fiesta del Cordero. Estos «picos» de máxima intensidad diaria suponen un tráfico al día de en torno a 50.000 personas y 14.000 vehículos.

La OPE conecta los puertos españoles de Alicante, Almería, Málaga, Melilla, Ceuta, Algeciras y Tarifa con los puertos marroquíes de Alhucemas, Nador y Tánger, y con los puertos argelinos de Ghazaouet y Orán, configurando el siguiente esquema de líneas marítimas:

- Algeciras-Ceuta-Algeciras; Málaga-Melilla-Málaga; Almería-Melilla-Almería.
- Algeciras-Tánger Med; Tarifa-Tánger Med; Almería-Nador-Almería; Almería-Alhucemas-Almería.
- Alicante-Orán-Alicante; Almería-Ghazaouet-Almería.

La concentración de pasajeros en estas fechas constituye un fenómeno social y de orden público que es preciso organizar, instituyéndose así, desde 1987 las denominadas OPE, en las que diversas administraciones aúnan sus esfuerzos para disponer de un marco operativo adecuado que permita afrontar cualquier situación de emergencia que pudiera producirse, proporcionando la atención social y sani-

taria necesaria, seguridad y orden, transporte marítimo adecuado y suficiente, infraestructuras portuarias e información pública.

En particular interesa, por lo que respecta a la defensa de la competencia, el sistema denominado «intercambio de billetes», que define la Dirección General de la Marina Mercante. El objetivo del sistema es que tanto los pasajeros como sus vehículos embarquen en el primer buque disponible con independencia de cuál sea la compañía a la que han adquirido su billete. La intercambiabilidad afecta a todos los buques que realizan servicios de transporte marítimo de personas y vehículos en régimen de equipaje. Una vez activado el intercambio, para los días señalados por los Capitanes Marítimos, los pasajeros con sus vehículos que esperan en colas dirigidas por la Autoridad Portuaria se dirigen al punto de embarque de los buques que están atracados y embarcan a continuación en el primer buque que esté listo para recibirlos.

Tradicionalmente,¹ según las Resoluciones de la Secretaría General de Transporte de la Dirección General de Marina Mercante, las navieras afectadas debían contemplar acuerdos que incorporasen:

- una adecuada planificación de horarios de salida y entrada de buques durante los días del intercambio, autorizada por las Autoridades Portuaria y Marítima. Esta planificación debía ajustarse a los principios de reducción al máximo de los tiempos de espera y optimización del uso eficiente de las infraestructuras portuarias disponibles, garantizando la seguridad marítima y de la navegación.
- Un mecanismo de coordinación y compensación que, basado en el régimen tarifario de los servicios de transporte prestados por las distintas navieras, estableciera garantías del cobro de los mismos.

Se exigía también la validez común de las tarjetas de embarque de las empresas navieras participantes durante los días en que se preveía mayor afluencia de pasajeros y vehículos.

2.1.2. La intercambiabilidad de billetes: infracción del artículo 1 de la ley 15/2007

La intercambiabilidad de billetes en las líneas de cabotaje que unen puntos de la Península con otros puntos del norte de África ha sido objeto de análisis por las autoridades de competencia españolas desde hace dos décadas, habiéndose pronunciado siempre en el sentido de que dicha intercambiabilidad suponía una alteración de las condiciones de competencia. Las Resoluciones del extinto tribu-

1. Como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el contenido de esas resoluciones se ha modificado a partir de 2012.

nal de Defensa de la Competencia (TDC)² en esta materia han sido claras, pues ha denegado autorizaciones singulares, ha sancionado a las empresas navieras por distintos acuerdos de intercambio de billetes y fijación de precios, y solo en dos ocasiones ha otorgado sendas autorizaciones singulares (1991 y 2006) por valorar que, tras ciertos ajustes en los acuerdos, se podía apreciar el cumplimiento de los requisitos contenidos en el artículo 3.1 de la entonces Ley 16/1989 (actual 1.3 de la Ley 15/2007) para que temporalmente dichos acuerdos quedaran exceptuados de la aplicación del artículo 1, sujetos a determinadas condiciones. Es decir, la declaración de que este tipo de acuerdos (incluidos los que se han beneficiado de una autorización singular) incumplen el artículo 1 ha sido una constante por parte del TDC y, además, la ilicitud sancionada en estas resoluciones ha sido ratificada tanto por la Audiencia Nacional como por el Tribunal Supremo.

Lo mismo cabe decir respecto de la CNC, que desde la entrada en vigor de la Ley 15/2007 ha continuado con el estudio y vigilancia del tráfico marítimo en los periodos de intercambio, en la línea Ceuta-Algeciras, en el Expediente S/0080/08–Navieras línea cabotaje Ceuta-Algeciras.

Debido a su situación geográfica (ubicada en territorio africano fronterizo con el Reino de Marruecos) y a la ausencia de otras conexiones y enlaces con el resto del territorio español (excepto un servicio de helicóptero con capacidad para 15 pasajeros desde Málaga), la línea Ceuta-Algeciras tiene la consideración de línea de navegación de interés público, garantizando el Estado su prestación de forma directa e inmediata mediante contrato administrativo, sin menoscabo del concurso de las compañías navieras que deciden libremente operar en dicha línea en condiciones de continuidad, regularidad y frecuencia, establecidas reglamentariamente. Consecuentemente, para los residentes en Ceuta, la ruta marítima es el único medio real y masivo de desplazamiento.

Se pueden distinguir dos tipos de demandantes: los viajeros que se trasladan entre la Península y Ceuta y los emigrantes magrebíes, que regresan a sus lugares de origen desde sus lugares de residencia en Europa. La demanda de ciudadanos residentes en Ceuta no es muy grande en número, pero es bastante estable, con pequeños picos en diciembre y Semana Santa. Por el contrario, el tráfico de emigrantes magrebíes es muy elevado en número y con una fuerte estacionalidad (muy concentrado entre julio y septiembre).

En cuanto a la oferta, en la línea marítima entre Ceuta y Algeciras, operan cuatro navieras pertenecientes a dos grupos empresariales (Grupo Acciona y Grupo Balearia), junto con Förde Reederei Seetouristik Iberia, S. L. (FRS Iberia), que se incorporó al servicio en 2008.

Tal y como explica el Consejo de la CNC en la resolución del Expediente S/0080/08–Navieras línea cabotaje Ceuta-Algeciras, de 8 de septiembre de 2010:

2. En el anexo se resumen los principales casos resueltos por el TDC en materia de intercambio de billetes.

las resoluciones de la SGT,³ conocidas como Resoluciones OPE, regulan la obligatoriedad de intercambiar billetes entre las navieras que operan una determinada línea regular en un determinado periodo, de tal forma que el titular de un billete tendrá derecho a embarcar en el primer buque disponible en puerto, independientemente de que dicho buque pertenezca a la naviera que le ha emitido el billete o no. Por ejemplo, el titular de un billete emitido en febrero, por la compañía A, para viajar en Semana Santa, podrá hacer uso del servicio con la compañía B, si el día que viaja se declara finalmente día OPE. Es decir, ocurrirá que una naviera factura el billete y por tanto percibe la remuneración de un servicio que finalmente prestará otra naviera que no ha percibido ingreso alguno por dicho servicio. Consecuentemente entre ambas navieras deberá haber una posterior liquidación y compensación entre los billetes emitidos y los servicios realmente prestados. Sin embargo, esta regulación, fundamentada por la SGT en aras del interés general por la supuesta especificidad del servicio, no está exenta de importantes efectos anticompetitivos en el mercado en el que se aplica, en el que operan diversas navieras en un régimen económico de libre competencia. Efectos que terminarán redundando en una menor competencia y en un mayor nivel de precios, en perjuicio del consumidor final, al que supuestamente se pretende proteger.

El precio al que la compañía A deberá pagarle a la compañía B la prestación del servicio que el pasajero ha recibido es lo se liquida y se denomina tarifa de intercambio. Pues bien, desde el punto de vista de la competencia este tipo de actuaciones genera un doble efecto: la tarifa de intercambio se convierte en una suerte de precio mínimo y, además, ese precio mínimo vendrá determinado por el más caro de los marcados por los operadores presentes en el mercado. ¿Por qué?, pues, en primer lugar, porque en presencia de intercambiabilidad amplia (es decir, se obliga al intercambio de cualquier billete emitido) se desincentiva una política comercial de descuentos, ya que una naviera que está comercializando sus billetes con descuentos y promociones sobre las tarifas generales, no tendrá incentivos a realizar descuentos si prevé que esos billetes que está vendiendo con descuento serán finalmente objeto de intercambio en días OPE, pues podrá ocurrir que la tarifa que la naviera emisora debe pagar a la naviera que realiza el servicio sea mayor o igual que la tarifa de promoción y, en tal caso, no le sería rentable seguir vendiendo a dicha tarifa de promoción. Por ello, la tarifa de intercambio se convierte en una suerte de precio mínimo, nadie querrá vender por debajo de ese precio so pena de incurrir en pérdidas. En segundo lugar, ocurre que las navieras han de revelarse sus tarifas de intercambio, lo que supone un intercambio de información entre las navieras si no hay

3. Secretaría General de Transporte de la Dirección General de Marina Mercante.

un mecanismo que lo impida. ¿Y qué representan realmente las tarifas de intercambio?, pues deberían ser para cada naviera su precio de venta al público, neto de gastos de comercialización, es decir, cada naviera esperará ingresar por un pasajero transportado de otra compañía, como mínimo, lo que ingresaría por un pasajero propio. Por lo tanto, la tarifa de intercambio supone revelar el total de los costes de prestación del servicio más el margen empresarial.

Así, ocurrirá que las empresas que podrían vender sus billetes a precios más bajos se encontrarían teniendo que abonar a las empresas transportistas con mayores precios tarifas de intercambio superiores a las propias, con lo cual se encontrarían sin beneficio empresarial alguno. Para evitar esta situación las empresas de menor precio alinearán sus tarifas de intercambio con las de mayor precio, y por ello la tarifa de intercambio, esa suerte de precio mínimo, se situará al nivel del precio de las empresas más caras. El resultado es una falta de incentivos a competir que redundará en un sistema más ineficiente y consecuentemente en unos mayores precios a los consumidores.

2.1.3. Exención de la intercambiabilidad de billetes de la aplicación del artículo 1 de la ley 15/2007

Tras argumentar el carácter restrictivo del intercambio de billetes, sin embargo, el Consejo de la CNC reconoce la posibilidad de que quede exento de la aplicación del artículo 1 de la Ley 15/2007, siempre y cuando se cumplan los requisitos del artículo 1.3. En este sentido, prosigue la resolución:

Sin embargo, desde la óptica de la defensa de la competencia, un acuerdo de intercambiabilidad puede estar exceptuado de la aplicación del artículo 1 de la LDC si se lleva a cabo con medidas adicionales que minimicen el riesgo anticompetitivo, como la creación de una cámara de compensación independiente de las navieras.

En efecto, ya en 2006 el TDC autorizó el acuerdo de interlineado entre Algeciras-Ceuta solicitado por Buquebus España, S.A.; Compañía Trasmediterránea, S. A. y Europa Ferrys, S. A.,⁴ al entender que el intercambio para el que se solicitó autorización constituía una infracción de artículo 1 de la entonces Ley 16/1989, si bien cabía la posibilidad de que se beneficiase de la exención prevista en el artículo 3.1, siempre que las navieras se comprometiesen a cumplir determinadas condiciones que compensaran los efectos restrictivos de su funcionamiento.

4. Expediente A 354/05–Acuerdo Interlínea Algeciras-Ceuta.

En opinión del TDC, las tarifas aplicables entre las navieras a efectos de realizar la compensación y liquidación correspondiente a los «billetes intercambiables» tendrían que ser calculadas individualmente por cada naviera, en función de sus propios precios de venta al público menos un descuento referido a su coste promedio de comercialización de los billetes. Así, la tarifa neta podría llegar a ser diferente si los costes de comercialización fueran diferentes.

Esas tarifas debían ser comunicadas y aceptadas entre las partes y, acto seguido, comunicadas también a un tercero independiente de las navieras, la Cámara de Compensación, con carácter previo a la venta de billetes y a su liquidación. El sistema de compensación podría paliar en alguna medida el alineamiento de precios siempre que la gestión de liquidación y cobro supusiera una pérdida de información para cada una de las navieras en relación con el resto y evitase una coordinación para el reparto de cuotas o mecanismos compensatorios de rentas extraordinarias entre empresas.

2.1.4. Amparo legal de la intercambiabilidad de billetes

Recientemente, se ha reformado la legislación portuaria, quedando eximidas las obligaciones de intercambio, bajo determinadas circunstancias, de la aplicación de la Ley 15/2007.

Así, el 7 de agosto de 2010 se publicó en el BOE la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general que, en su Disposición Final Segunda, modifica la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y añade una Disposición Adicional Vigésimo Séptima, el actual artículo 260.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El artículo 260.2 prevé:

[...] En particular, la Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos a la intercambiabilidad de billetes y sujeción de horarios establecidos. El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, únicamente en lo que respecta a las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia y durante los días de la Operación Paso del Estrecho y otros

periodos justificados en los que concurren circunstancias similares de intensidad del tráfico marítimo o causas graves de utilidad pública o interés social, en los que la Administración Marítima active el intercambio.

A la vista de esta disposición, se puede concluir que la fijación en común de horarios o tarifas de intercambio por parte de navieras queda exenta de la aplicación del artículo 1 de la Ley 15/2007 si, y solo si, se cumplen las siguientes condiciones acumulativamente:

1. Que las empresas navieras realicen servicios regulares o no regulares de cabotaje y de navegación exterior.
2. Que operen en las líneas que unen la Península con el norte de Africa.
3. Que la Administración les exija de manera específica la intercambiabilidad de billetes u horarios.
4. Que los pactos se limiten a los días de las OPE en que las autoridades activen el intercambio.

La entrada en vigor de esta Ley, coincidiendo con la tramitación de algunos expedientes por parte de la CNC (algunos en fase de instrucción, otros en fase de resolución e incluso otros en fase de revisión por la Audiencia Nacional), ha llevado a algunas navieras afectadas por las obligaciones de intercambio e investigadas/sancionadas por las autoridades de competencia a reclamar la aplicación del principio de retroactividad de la norma sancionadora más favorable. Esto es, puesto que la exención prevista por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante entró en vigor el 8 de septiembre de 2010 y las conductas investigadas por la CNC son anteriores a esa fecha, algunas navieras alegan que se les ha sancionado por conductas declaradas exentas de la aplicación de la Ley 15/2007.

En relación con este asunto, la Audiencia Nacional se ha pronunciado⁵ en el sentido de que, en las investigaciones concretas que ha realizado la CNC, la actuación de las navieras se ha extralimitado respecto a lo exigido por la Administración (el intercambio de billetes), por lo que no es aplicable la exención del artículo 4 de la Ley 15/2007 ni, en consecuencia, la retroactividad de la norma más favorable. En ningún momento la Administración marítima ha impuesto a navieras competidoras que se pusieran de acuerdo sobre los precios. Argumenta la Audiencia Nacional que es indudable la existencia de actuaciones administrativas encaminadas a facilitar en lo posible las OPE y, específicamente, a imponer la intercambiabilidad de los billetes a tales efectos, pero ni se impone un precio único, ni se

5. Sentencias de la Sección Sexta de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de 20 de febrero de 2012, de estimación parcial del recurso 595/2012 y de 31 de mayo de 2012, de estimación parcial de los recursos 598/2010 y 608/2010.

impone que a fin de eliminar la competencia se pongan de acuerdo los competidores para unificar las tarifas.

Más aún, en los expedientes instruidos queda demostrado que la forma habitual de operar de las empresas imputadas era la fijación de precios y de condiciones comerciales y la coordinación de horarios durante todo el año (temporada OPE y fuera de ella) y que la OPE se convertía en una justificación para incrementar significativamente los precios y repartirse el mercado más allá de la temporada OPE.

En efecto, no se puede obviar que la motivación de la autoridad marítima al establecer las mencionadas obligaciones es evitar los problemas de bienestar y orden público derivados de la congestión de las infraestructuras, lo que ha llevado al legislador, en aras a facilitar la intercambiabilidad de billetes, a establecer que la fijación de una tarifa de intercambio común tenga la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el artículo 4.1 de la Ley 15/2007. Sin embargo, queda fuera del texto de la Ley, y también del ánimo del legislador, eximir del cumplimiento de la Ley 15/2007 a las empresas que utilicen el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la autoridad marítima para implementar incrementos injustificados y desproporcionados de precios, fijar el margen comercial y las condiciones comerciales y eliminar ofertas. Es decir, convertir una restricción a la competencia, impuesta por un marco regulatorio para situaciones excepcionales, en total ausencia de competencia en el mercado de manera generalizada en el tiempo y, en lugar de incrementar, reducir significativamente el bienestar de los consumidores. El perjuicio para los consumidores, en forma de mayores precios, eliminación de ofertas y posible traslación a precios de la reducción de comisiones a las agencias de viajes, es muy significativo, y lo es más teniendo en cuenta la elevada inelasticidad de la demanda de los servicios de transporte marítimo durante la OPE, dado que los consumidores carecen de alternativa de transporte relevante.

En suma, podría concluirse que, con carácter general, es de aplicación el principio de retroactividad de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, como norma más favorable; pero no es el caso en las conductas estudiadas por la CNC, en tanto que las navieras investigadas transformaron el cumplimiento de una obligación administrativa en una vía para coludir y de esa forma, beneficiarse, en detrimento del interés público, que es precisamente lo que pretende proteger la Ley 33/2010, de 5 de agosto.

2.1.5. Conclusiones

De lo anteriormente expuesto sobre la conducta de las navieras que operan en la línea Algeciras-Ceuta, pueden extraerse varias conclusiones.

En primer lugar, ni la CNC ni el extinto TDC han cuestionado que entre las obligaciones de servicio público indispensables para la adecuada gestión de las

OPE se encuentra el intercambio de billetes, arbitrado por el Ministerio de Fomento. Muy al contrario, el propio TDC autorizó expresamente el sistema de intercambio de billetes que propusieron para ello las navieras que operaban esa ruta.

En segundo lugar, la CNC ha constatado⁶ que las navieras se excusan en las obligaciones de intercambio que les impone el Ministerio de Fomento para acordar no solo tarifas de intercambio, sino también gastos comerciales y, por tanto, precios de venta al público; y no solo durante los días en los que se activa el intercambio, sino durante los periodos completos de semanas e incluso meses previstos en las resoluciones de la Secretaría General de Transporte de la Dirección General de Marina Mercante sobre OPE.

En tercer lugar, dado que el motivo por el que se pone en marcha el dispositivo Paso del Estrecho es la congestión de las infraestructuras y, una vez constatado que las obligaciones de intercambio se han convertido en un instrumento para la colusión de las navieras que operan en el Estrecho, se podría pensar, como alternativa, en una ampliación y mejora de las infraestructuras del Puerto de Ceuta; en la línea de las realizadas en el puerto marroquí de Tánger Med, de modo que la capacidad de aquel puerto sea suficiente para garantizar las condiciones de seguridad y salud que requiere la afluencia masiva de pasajeros en fechas muy concretas, sin incorporar restricciones a la competencia innecesarias, que se traducen en precios del transporte más altos.

En todo caso, como no podía ser de otra manera, la CNC continuará con la vigilancia de las condiciones de competencia en el transporte marítimo entre Ceuta y Algeciras.

2.2. Transporte marítimo entre la Península y el norte de África fuera de los periodos OPE

En el Expediente S/0241/10, resuelto por el Consejo el 10 de noviembre de 2011, quedó acreditada la existencia de un cártel en el transporte de pasajeros y vehículos en la línea marítima que une Algeciras y Ceuta, entre Balearia Eurolíneas Marítimas S. A. y Buquebus España S. A. U. (ambas del grupo Balearia) y Euromaroc 2000 S. L.; Compañía Trasmediterránea S. A. y Europa Ferrys S. A. (todas ellas pertenecientes al Grupo Trasmediterránea), al menos desde febrero de 2008 hasta abril de 2010; y con Förde Reederei Seetouristik Iberia, S. L. (FRS), desde octubre de 2008 a abril de 2010; desarrollado a través de reuniones, llamadas telefónicas o correos electrónicos, en los que se adoptaron acuerdos anticompetitivos sobre reparto de mercado, fijación de precios y cuotas de mercado, coordinación de horarios, fijación de condiciones comerciales para las agencias, eliminación y coor-

6. Expedientes S/0080/08-Navieras línea cabotaje Ceuta-Algeciras y S/0241/10-Navieras Ceuta 2.

dinación de ofertas, mecanismos de compensación en caso de desviación de cuotas y mecanismos de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de los acuerdos.

Los acuerdos alcanzados por las referidas navieras tenían por objeto alinear o, en su caso, coordinar sus respectivas políticas comerciales con el fin último de alcanzar un reparto de cuotas previamente acordado entre todas e incrementar las tarifas aplicables por cada una de ellas, con la garantía de que dicha medida sería seguida por todas las demás.

Esta investigación tiene su origen en el Expediente S/0080/08, ya comentado, relativo al sistema de intercambio de billetes en las OPE, en el marco del cual la Dirección de Investigación tuvo acceso a determinados documentos de los que se deducía la existencia de un acuerdo de fijación de precios en el servicio de transporte marítimo de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras entre Balearia, Trasmediterránea y FRS fuera de los periodos OPE.

Entre las características del caso destacan las siguientes: i) se trata de un acuerdo ente competidores que afecta al 100% del mercado; ii) acordaron o intentaron acordar su política comercial sobre un amplio abanico de variables competitivas (precio de las tarifas, descuentos, ofertas, cuotas de mercado, capacidad de oferta, horarios, comisiones a las agencias), diseñando mecanismos de control y seguimiento de cumplimiento de los acuerdos; iii) no existen otras conexiones o enlaces con el resto del territorio español (excepto un servicio de helicóptero para, en el momento de la instrucción del expediente, 15 pasajeros desde Málaga) y, por tanto, para los residentes en Ceuta, la línea marítima concernida es el único medio real y masivo de desplazamiento a la Península; iv) la conducta provocó un daño directo a los consumidores en forma de mayores precios y menores servicios, y v) es una infracción realizada por empresas que, conforme a los antecedentes del TDC y de la CNC en los que fueron parte anteriormente, demuestran un manifiesto desprecio por la legalidad y la doctrina de la autoridad de la competencia.

El Consejo de la CNC señaló en su resolución que las empresas eran plenamente conscientes de la ilegalidad de los acuerdos de cártel, siendo frecuente que no dejasen rastro documental directo de su existencia, composición, naturaleza, contenido y duración.

A la hora de cuantificar la multa, el Consejo consideró como circunstancia agravante que el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia y el propio Consejo de la CNC habían analizado en numerosas ocasiones la actividad de transporte de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta. Asimismo, tuvo en cuenta los efectos en el mercado, ya que Balearia, Trasmediterránea y FRS acaparaban entre las tres la totalidad del mercado del transporte de pasajeros y vehículos de la línea Ceuta-Algeciras, con una cuota conjunta del 100%. Apreció, además, la concurrencia en Trasmediterránea del agravante de reiteración del artículo 64.2.a de la Ley 15/2007, en relación con la resolución del extinto TDC del Expediente 543/02.

Cabe destacar que Balearia presentó una solicitud de exención, o subsidiariamente, de reducción de pago de la multa, por su participación en las conductas colusorias, aportando documentación e información sobre ellas.

La CNC rechazó la solicitud de exención, por entender que no se cumplían las condiciones establecidas en el artículo 65.1 de la Ley 15/2007, puesto que cuando Balearia presentó su solicitud ya se había realizado una inspección y ya se disponía de elementos de prueba del cártel; pero acordó otorgar una reducción del importe de la multa del 50% sobre la sanción impuesta, por considerar que Balearia no solo permitió contrastar o confirmar documentación previamente obtenida en las inspecciones de la propia Balearia y de Acciona, sino que tuvo una importancia cualitativa significativa para comprender mejor el contenido y alcance de los acuerdos e intentos de acuerdos adoptados por las tres navieras imputadas.

Por otra parte, en el momento de redacción de este artículo se encuentra en fase de resolución ante el Consejo el Expediente S/0331/11-Navieras Marruecos, que comparte con los anteriormente descritos el tipo de práctica restrictiva: el reparto de mercado y la fijación de precios y condiciones comerciales entre competidores; pero abarca un ámbito más amplio, en tanto que incluye tanto el tráfico de pasajeros y vehículos como el de carga en las distintas líneas que unen la Península con el norte de África (Almería-Nador, Algeciras-Tánger, Tarifa-Tánger, Algeciras-Ceuta). En consecuencia, las empresas objeto de investigación son más numerosas que en expedientes anteriores, incluyendo, además de las tres ya mencionadas (FRS, Acciona y Balearia), distintas navieras marroquíes.

3. El transporte marítimo entre la Península y las Islas Baleares

La CNC también ha estudiado el transporte marítimo de pasajeros entre la Península y las Islas Baleares y entre las mismas islas. Así, en el Expediente S/0244/10-Navieras Baleares, el Consejo de la CNC consideró acreditada la participación, entre los años 2001 y 2010, de Balearia, Tramediterránea e Iscomar en un cártel de fijación de precios y de otras condiciones comerciales o de servicio, de limitación o control de la producción y de reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo, tanto de pasajeros y vehículos como de mercancías, que unen la Península con las Islas Baleares.

Constan numerosos hechos acreditados sobre reuniones, acuerdos, borradores de acuerdos, resúmenes o actas de reuniones o conversaciones, que acontecen de forma continuada a lo largo de toda una década, que el Consejo de la CNC valoró como una única infracción, un cártel, que respondía al objetivo común de obtener en los servicios de transporte marítimo entre la Península y las Islas Baleares unos beneficios superiores a los que se habrían obtenido si todos los operadores implicados hubieran competido.

El cártel se articuló mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y reuniones y conversaciones para la explotación conjunta de líneas, el intercambio de espacios, la fijación de diversos parámetros comerciales (horarios, ofertas, descuentos, comisiones, precios, su incremento), el acuerdo para aplicar la cláusula utilizada en

el comercio internacional para ajustar las fluctuaciones del precio del petróleo (BAF), tanto en el segmento marítimo como terrestre; el reparto de clientes, el intercambio de cargas para equilibrar cuotas, o el acuerdo sobre precios de las cabezas tractoras.

La intencionalidad anticompetitiva y el conocimiento de la ilicitud de las conductas por parte de los operadores implicados eran claras, como pone de manifiesto el que para algunas prácticas se acordaba aplicar pequeñas diferencias de precios entre los distintos operadores, poner en marcha las medidas acordadas en distintos momentos temporales, y no siempre a todos los clientes, tratando de enmascarar un acuerdo que, de ser aplicado con idénticos parámetros, podría despertar sospechas, bien en los usuarios, bien en las autoridades administrativas o de competencia.

Adicionalmente, durante la instrucción del expediente se tuvo conocimiento de prácticas que afectaban a otras empresas, algunas de las cuales no estaban presentes en los acuerdos relativos al tráfico entre la Península y Baleares y que operaban una línea distinta: Ibiza-Formentera.

El Consejo consideró también acreditado un cártel de fijación de precios y horarios entre Balearia, Sercomisa y Mediterránea Pitiusa en el transporte marítimo de pasajeros en esa línea durante los años 1995 a 2011.

Los hechos se remontan a 1995, cuando Fletamientos de Baleares (Flebasa) y Sercomisa llegaron a un acuerdo para explotar conjuntamente el transporte marítimo de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera, a través de una comunidad de bienes, a la que denominaron CB Flebasa-Trasmapi, siendo Trasmapi el nombre comercial con el que actúa en el mercado la empresa Sercomisa.

La comunidad de bienes cambió su nombre en 1999 por el de CB Balearia-Trasmapi, tras la adquisición de Flebasa por parte de Balearia en 1998, y fue disuelta, con efectos de 1 de junio de 2011, como consecuencia de las actuaciones de la CNC en el marco de este expediente.

Durante su existencia, la oferta de servicios de transporte marítimo de pasajeros entre Ibiza y Formentera no la configuraron dos operadores en competencia, con dos ofertas diferenciadas en términos de horarios, precios y calidad de la embarcación, sino un único operador, la comunidad de bienes Flebasa/Balearia-Trasmapi, ofertando al mercado, por lo tanto, un único producto, caracterizado por un único esquema de horarios y precios, viéndose reducida la variedad de oferta comercial existente en la zona.

El Consejo consideró, frente a las alegaciones de las participantes en dicha comunidad de bienes, que no era una empresa en participación con plenas funciones. En primer lugar, por su duración. Su constitución era de carácter anual, por lo que estatutariamente era difícil atribuirle una vocación de carácter permanente, aunque se hubieran producido prórrogas anuales. Resulta difícil imaginar cómo una entidad creada para solo un año podía perseguir el cambio duradero y estable en el tiempo que exigen las concentraciones económicas, y realizar un plan de negocio que contemplase un análisis de tipo financiero, técnico, organizativo o

comercial. Resulta igualmente difícil explicar cómo una entidad creada con vocación de permanencia pudo experimentar tantos cambios, si no es por el hecho de que sus socios se fueron planteando anualmente, en función de la situación en cada momento, una modificación en el modelo de coordinación de sus respectivas estrategias.

En segundo lugar, la comunidad de bienes no era titular de las concesiones administrativas de las rutas, sino que lo eran sus socios, que eran quienes se presentaban a las licitaciones públicas.

En tercer lugar, solo un buque era propiedad de la comunidad de bienes, y los demás buques que operaban la línea Ibiza-Formentera pertenecían a sus socios. Adicionalmente, cada uno de los socios tenía sus propios delegados en la comunidad de bienes e incluso uno de ellos hacía de gerente.

Por todo ello, el Consejo concluyó que la comunidad de bienes carecía de suficiente patrimonio propio como para poder desarrollar su actividad de forma independiente de sus socios, siendo, además, las cuestiones sobre precios y horarios supervisadas directamente por el presidente de Balearia.

En consecuencia, el Consejo resolvió que la comunidad de bienes fue fruto de un acuerdo entre dos operadores independientes y caía bajo la prohibición general del artículo 1 de la Ley 15/2007. Es más, el Consejo calificó este acuerdo de cártel, cuyos responsables fueron Balearia (como sucesor económico de Flebasa), Sercomisa (Trasmapi es su un nombre comercial) y también Mediterránea Pitiusa, desde 2004, en tanto que participó en reuniones y contactos con Balearia y Sercomisa, en las que se fijaron precios y se acordaron horarios en la ruta Ibiza-Formentera para evitar solapamientos, hurtando las partes su conocimiento a las autoridades.

Por último, en este expediente, al igual que en el S/0241/10-Navieras de Ceuta 2, Balearia presentó una solicitud de clemencia con el fin de obtener una exención o, en su defecto, reducción en el importe de la eventual multa que se le impondría por su participación en las infracciones que se declarasen.

El Consejo coincidió con la Dirección de Investigación en que Balearia aportó valor añadido significativo en sus declaraciones de clemencia, puesto que contribuyeron a ampliar el periodo de duración de la infracción respecto al transporte marítimo entre las Islas Baleares y la Península y a ampliar el conocimiento sobre los infractores respecto al transporte marítimo de pasajeros entre Ibiza y Formentera.

Sin embargo, en opinión del Consejo, la cooperación de Balearia no fue plena, continua y diligente, como exige la norma, puesto que transcurrió casi un año desde su solicitud de aplicación del programa de clemencia hasta que denunció las prácticas anticompetitivas realizadas entre la comunidad de bienes de la que era socio y la empresa Mediterránea Pitiusa.

Consecuentemente, el Consejo no consideró a Balearia acreedora de una reducción del importe de la sanción, si bien valoró la colaboración prestada como una circunstancia atenuante.

4. Conclusión

A lo largo de este artículo ha quedado patente la intensa actividad de las autoridades de competencia españolas en materia de transporte marítimo. El análisis del sector continuará en el futuro, a través de la vigilancia de las resoluciones del Consejo de la CNC y, en su caso, de nuevas actuaciones que pudieran producirse como resultado de indicios de vulneración de la normativa de la competencia.

En este ámbito, conviene tener en cuenta las modificaciones normativas que se están produciendo en el ámbito comunitario. Desde 2003, la Comisión Europea viene revisando las reglas de competencia aplicables al transporte marítimo. Así, en 2006, quedó derogado el Reglamento 4056/86, que eximía a los consorcios marítimos de la aplicación de la normativa de competencia.

Para facilitar la transición hacia un nuevo régimen, en el que el sector marítimo queda sujeto a los mismos procedimientos y normas sustantivas que cualquier otro sector de actividad, la Comisión Europea publicó en julio de 2008 unas Directrices⁷ para la aplicación de las normas de competencia a los servicios de transporte marítimo, que expirarán en septiembre de 2013.

La Comisión Europea ha hecho público que el objetivo de facilitar al sector el tránsito al régimen general de competencia que se perseguía con las Directrices ya se ha cumplido, por lo que apuesta por terminar con el marco especial y pasar al general.

No obstante, antes de tomar una decisión final, en mayo de 2012 la Comisión lanzó una consulta pública para conocer las opiniones de las partes interesadas.

Por otra parte, en abril de 2010 entró en vigor un nuevo reglamento⁸ de exención por categorías que revisa las exenciones a la prohibición impuesta por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea sobre las prácticas comerciales restrictivas de los consorcios⁹ de transporte marítimo de línea regular.

Desde 1995 los transportistas marítimos de línea regular se beneficiaban de exenciones condicionales de las normas de competencia cuando ofrecían servicios conjuntos. Debido a la evolución de los mercados, la Comisión decidió modificar y prorrogar el Reglamento de exención por categorías para los consorcios.

Así, el nuevo Reglamento amplía cinco años más, hasta abril de 2015, la exención para dicha cooperación, de modo que todos los acuerdos de consorcio, excepto los de fijación de precios, que tengan como objetivo la explotación común de

7. Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo. *Diario Oficial de la Unión Europea* n.º C 245, de 26/09/2008, págs. 2-14.

8. Reglamento (CE) n.º 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del *Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios)*. *Diario Oficial de la Unión Europea* n.º L 79, de 25/03/2009, págs. 1-4.

9. Un consorcio es una cooperación entre compañías marítimas para ofrecer servicios conjuntos de transporte de mercancías. En general, este tipo de acuerdos permite a las compañías racionalizar sus actividades y lograr economías de escala.

servicios de transporte marítimo, están exentos de la prohibición del artículo 101 del Tratado siempre que cumplan con una serie de obligaciones.

Entre las novedades del Reglamento destacan que extiende su ámbito de aplicación a todos los servicios de transporte marítimo de mercancías, sea o no en contenedores; revisa la lista de actividades exentas a fin de tener mejor en cuenta las prácticas de mercado actuales; armoniza la exención por categorías para los consorcios con los demás reglamentos de exención por categorías relativos a la cooperación horizontal entre empresas; reduce el umbral máximo de cuota de mercado de 35 % a 30 %; clarifica el método para calcular la cuota de mercado de los participantes en el consorcio; y prorroga las cláusulas de retirada y los periodos de bloqueo aplicables a los miembros que deseen abandonar el consorcio.

ANEXO

La concertación de los distintos operadores dedicados a la actividad de transporte en la línea Ceuta-Algieras ha sido objeto de análisis por parte del extinto TDC en numerosas ocasiones, entre otras, las siguientes:

1. Acuerdo Trasmediterránea – Isleña de navegación, S. A. (ISNASA)

Por Resolución de 11 de diciembre de 1991, el TDC autorizó el acuerdo para la regulación del servicio marítimo de la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras entre Trasmediterránea e ISNASA. Dicho Acuerdo contenía estipulaciones relativas a fijación de horarios, asignación de buques, homologación de los mismos, aceptación mutua de billetes, fijación de tarifas y descuentos comunes, promoción conjunta, reparto por mitades de los ingresos obtenidos, fijación de normas de liquidación entre compañías y compensación de saldos y establecimiento de un sistema común de gestión administrativa.

El TDC, con base en el artículo 3.2 de la entonces Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, autorizó dicho Acuerdo, exigiendo de los solicitantes: mantener una estructura abierta, en cuanto al ingreso y salida de los miembros del Acuerdo; dar publicidad a las normas que regulaban el Acuerdo, especialmente en materia de tarifas, descuentos y condiciones de transporte; celebrar consultas con los usuarios o las asociaciones representativas de estos y no explotar abusivamente la situación de dependencia creada. La razón económica que señaló el TDC para conceder la autorización fue: «si el Acuerdo no funciona, se produce un exceso de capacidad de transporte, claramente antieconómico que podría terminar en una falta de cobertura del servicio que afectaría gravemente al normal desarrollo social y económico de la zona».

ISNASA dejó de operar la línea en 1998, absorbiendo parte de sus activos Euroferrys. Desde entonces, se materializó un acuerdo de intercambiabilidad (sancionado por el TDC en su resolución 543/02) entre Euroferrys y Trasmediterránea. Buquebus, que comenzó a operar en la línea en 1997, con los mismos precios que sus competidores, no se adhirió al acuerdo de intercambiabilidad existente hasta 2000.

2. Expediente 543/02–Trasmediterránea/Euroferrys/Buquebus

Con fecha de 13 de junio de 2003, el TDC declaró responsables a Buquebus España, S. A.; Compañía Trasmediterránea, S. A. y Europa Ferrys, S. A. de una conducta prohibida por el artículo 1 de la entonces Ley 16/1989, consistente en haber fijado concertadamente los precios del servicio de transporte marítimo de pasajeros y vehículos en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras durante determinados periodos de tiempo. Asimismo, resolvió no conceder la autorización singular solicitada, con ocasión de este expediente por las navieras denunciadas, para el «Sistema de intercambio de billetes y ordenación de horarios en la línea marítima Algeciras-Ceuta». Esta Resolución fue ratificada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en su sentencia de 7 de abril de 2006, y por el Tribunal Supremo, en su fallo de 30 de marzo de 2009.

Respecto a la autorización singular solicitada, en sus Fundamentos de Derecho, el TDC manifestó que

[...] comparte la conclusión a la que llega el Servicio de que el Sistema no estaría sometido a competencia alguna, puesto que no existen otras navieras fuera de él, y, además, si hubiera otras fuera del Sistema y decidieran integrarse en él, dejarían de competir, toda vez que el acuerdo de intercambiabilidad fuerza a ello, como queda demostrado con lo acontecido en el caso de Buquebus y expuesto en el Hecho Probado 5: la propia naviera reconoce que estar al margen de la aceptación de billetes le suponía una clara desventaja competitiva por la lógica preferencia de los clientes por un billete que les permitiera elegir entre más horarios, es decir, un billete de cualquiera de sus competidores, por lo que decidió adherirse a dicho acuerdo. Unido ello a que, como ha quedado patente, las tarifas de las tres partícipes en el Sistema son prácticamente iguales, no hace abrigar esperanza alguna en que mejorase la competencia entre ellas, pues similitud en precios y sistema de intercambiabilidad de billetes se alimentan mutuamente, lo que hace descartar totalmente la concesión de la autorización solicitada [...].

El TDC también señaló otros aspectos relevantes para denegar la autorización. Por un lado, la inexistencia de una previsión horaria, con lo que «no permite descartar su reparto y la imposibilidad de competir». Por otro, el TDC asumió que

«se podría producir un ahorro de costes», pero señaló a continuación que no se concreta y tampoco aparece en la solicitud una «clara repercusión a los usuarios». Finalmente, separa claramente la temporada OPE del resto del año y señala que «no se encuentra justificada la extensión de la aceptación de billetes fuera de los meses en que se desarrolla la OPE».

Con fecha 30 de junio de 2005, la Audiencia Nacional dictó sentencia por la que ratificó la Resolución del TDC de 13 de junio de 2003 en todos sus extremos y, por tanto, también en lo referido a la autorización singular. La Audiencia Nacional, sin embargo, dejó claro que «cuando concurren determinadas circunstancias puede ser aconsejable asumir un límite a la libre competencia, precisamente como medio idóneo para obtener esos mismos resultados que la libre competencia tiende a producir», para señalar a continuación, que «es aquí donde encuentra sentido el artículo 3.1 de la Ley 16/1989».

3. Expediente A 354/05—Acuerdo interlínea Algeciras-Ceuta

El 30 de mayo de 2006, el TDC autorizó el Acuerdo Interlínea Algeciras-Ceuta solicitado por Buquebus España, S. A.; Compañía Trasmediterránea, S. A. y Europa Ferrys S. A, con vigencia de 3 años, renovable.

La solicitud tenía por objeto poner en marcha un sistema de interlineado en la línea, generalizado para todo el año (una versión de mayor alcance para la llamada OPE y una más restrictiva para «el resto del año»). El objetivo fundamental, según los solicitantes, era permitir que cualquier usuario que hubiera comprado un billete con una compañía pudiera utilizar el servicio de transporte marítimo de cualquiera de las otras navieras.

El acuerdo autorizado, tras diversas modificaciones indicadas tanto por el antiguo Servicio de Defensa de la Competencia como por el TDC, quedó definido como «Reglamento por el que se establece un acuerdo de interlineado en la línea marítima Algeciras-Ceuta». En su cláusula previa se definían los «Billetes sometidos al acuerdo de interlineado o billetes intercambiables»: durante la OPE todos los billetes emitidos por cualquiera de las navieras partícipes; durante el «resto del año», aquellos emitidos a tarifa general.¹⁰ Las tarifas aplicables entre las navieras a efectos de realizar la compensación y liquidación correspondiente a los «Billetes Intercambiables» serían calculadas por cada naviera en función de sus propios precios de venta al público, menos un descuento referido a su coste promedio de comercialización de los billetes. Esas tarifas serían previamente comunicadas y aceptadas entre las partes y, acto seguido, comunicadas, también a la Cámara de Compensación.

10. Aquellos billetes emitidos por cualquiera de las partes no sujetos a descuentos o promociones comerciales que otorgan al usuario el derecho a embarcar durante todo el año en cualquiera de los buques de las otras compañías navieras partícipes en el presente acuerdo.

La cláusula tercera creaba un mecanismo de compensación de los Billetes Intercambiables a la vez que «garantiza la plena libertad de cada compañía naviera partícipe de establecer las tarifas, condiciones comerciales y de promoción de sus productos y servicios, cualquiera que sea el tipo de billete emitido, así como sus políticas de remuneración a la red de ventas que considere oportunas.»

La cláusula cuarta establecía una cámara de compensación.

Se encargará a un tercero independiente de las navieras partícipes en el Acuerdo la práctica de las liquidaciones que proceda realizar entre las mismas de acuerdo con el mecanismo de compensación establecido en la precedente Cláusula Tercera. Tal tercero independiente será preferiblemente la Dirección General de la Marina Mercante a través de sus servicios centrales o periféricos y en su defecto, para el supuesto que este Centro Directivo no tuviera a bien asumir tal función, alguna compañía de auditoría de reconocido prestigio en el mercado español. A los anteriores efectos, cada naviera partícipe deberá tener debidamente informada a la Cámara de Compensación de las tarifas correspondientes a los Billetes Intercambiables con arreglo a las cuales deberá practicar las correspondientes liquidaciones.

La cláusula quinta describía el sistema de liquidación, estableciendo que

La Cámara de Compensación garantizará la estanqueidad de cuanta información y documentación le haya sido comunicada por las navieras que no tendrán acceso a ninguna información y documentación que no les sea propia o no sea imprescindible para comprobar, en su caso, la procedencia de las liquidaciones practicadas.

El 30 de mayo de 2006, el TDC, por mayoría, con el voto particular discrepante de un vocal, autorizó el sistema por tres años con carácter renovable, debido a los antecedentes de comportamiento colusorio de las entidades navieras solicitantes, al carácter novedoso del sistema de interlineado propuesto y a las incertidumbres que, en términos de competencia efectiva, planteaba el sistema (Fundamento de Derecho Décimo quinto). El extinto TDC resolvió que «el sistema autorizado se aplicará en consonancia con la letra y el espíritu de los Fundamentos de Derecho expresados y muy especialmente en lo referido en los Fundamentos Décimo segundo, Décimo tercero y Décimo cuarto». El Fundamento Décimo segundo resume el contenido del Reglamento autorizado. El Fundamento Décimo tercero hace hincapié en el reconocimiento de «los solicitantes que un mayor alineamiento de precios por intercambiabilidad tendrá que ser compensado por el propio sistema puesto en marcha.» Se deben poder «desarrollar políticas comerciales diferentes que dificulten un efectivo reparto de cuotas o de rentas a partir de un precio básico de intercambio de billetes». Efectivamente, el cálculo establecido para la tarifa a liquidar entre navieras, implica que

«la tarifa neta podría llegar ser diferente si los costes de comercialización son diferentes». Las dos magnitudes que constituyen la tarifa neta a liquidar entre navieras deben ser predecibles, estables y comunicadas a la Cámara de Compensación con carácter previo a la venta de billetes y a su liquidación. Por último, el Fundamento Décimo cuarto enfatiza que el sistema de compensación podría paliar en alguna medida el alineamiento de precios siempre que la gestión de liquidación y cobro supusiera una pérdida de información para cada una de las navieras en relación con el resto y evitara una coordinación para el reparto de cuotas o mecanismos compensatorios de rentas extraordinarias entre empresas. En consecuencia, el sistema ganaría en eficacia en función del número de operadores.

Poco después, el 14 de julio de 2006, el Consejo de Ministros acordó autorizar la toma del control exclusivo de Europa Ferrys, S. A. y Viajes Eurotras, S. A. por Compañía Trasmediterránea,¹¹ pasando a estar participado el Acuerdo de interlineado por el nuevo grupo formado por Euroferrys y Trasmediterránea, por un lado, y Buquebus España, por otro.

En septiembre de 2006 la Comisión Paritaria del acuerdo de interlineado acordó la participación en el mismo de Euromaroc 2000, S. L. No obstante, las navieras rompieron el acuerdo al poco tiempo, en octubre-noviembre 2006.

11. Expediente C 97/06–Trasmediterránea/Europa Ferrys/Viajes Eurotras.