

**Comunicación en virtud del apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo relativa al Asunto nº IV/35.481 — Stena Tor Line**

(96/C 209/07)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

1. El 30 de junio de 1994, Stena Line Service AB (Stena) y Tor Line AB (Tor) presentaron al Órgano de Vigilancia de la AELC (ESA), conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 12 del capítulo IX del Protocolo nº 4 del Acuerdo EEE, una solicitud de exención en virtud del apartado 3 del artículo 53 de dicho Acuerdo con respecto a un acuerdo de asociación celebrado en 1987 en relación con Stena Tor Line HB (en lo sucesivo, «la sociedad»). La sociedad explota líneas regulares de transporte marítimo de «unidades agrupadas» (esto es, remolcadores y contenedores con distintos tipos de mercancías), mediante buques fletados con acceso para vehículos («roll-on-roll-off») entre Goteburgo (S) y Felixstowe/Harwich (RU).
2. La ESA remitió la notificación a la Comisión mediante carta de 14 de marzo de 1995. A raíz de la adhesión de Suecia a la Comunidad, el asunto se examinará a la luz del artículo 85 del Tratado, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo.

**Las partes**

3. Stena Line AB es la sociedad matriz del Grupo Stena, que ha cedido sus derechos en virtud del acuerdo a Stena Line Service AB (Stena), sociedad sueca. La principal línea de actividad de Stena Line AB es el transporte internacional por transbordador.
4. Tor Line AB (Tor) es una filial sueca -al 100 %, aunque comercialmente independiente- del grupo danés DFDS, que forma parte, a su vez, del Grupo Lauritzen, a través de una participación del 52 %. Tor explota líneas regulares de transporte de fletes en unidades agrupadas en el Mar del Norte.

**El acuerdo**

5. La notificación se refiere a la empresa en participación Stena Tor Line HB y a la política de Stena y Tor con respecto a la actividad desarrollada por la sociedad o relacionada con ella. La relación con la sociedad está formalizada en un acuerdo de asociación celebrado en 1987. La sociedad se rige por la legislación sueca. El acuerdo de asociación constituye, al mismo tiempo, los estatutos de la sociedad, y establece las condiciones de la administración, la organización, la gestión, la comercialización, la explotación de los buques, el equipamiento, la financiación, la contabilidad y el reparto de los beneficios de la sociedad.
6. Únicamente Tor Line comercializa los servicios de transporte de la sociedad. La explotación de la ruta por parte de la sociedad y sus horarios están integrados en el tráfico de Tor Line, de manera que los buques utilizados realizan los trayectos tanto de la sociedad como de Tor Line.
7. La sociedad y Stena han suscrito un contrato de fletamiento por tiempo en lo que respecta a la aportación de Stena al tonelaje de la sociedad. Tor Line contrata con la sociedad tonelaje por viaje en condiciones análogas, de modo que la contribución de Stena y Tor al tonelaje es equivalente.
8. La gestión de la sociedad está a cargo del personal de Tor Line, gestión por la que Tor percibe una retribución que se calcula en función de sus costes totales de administración. La responsabilidad de la explotación de la sociedad recae, en última instancia, en un consejo de administración conjunto.

**El mercado**

9. A juicio de las partes, el mercado de servicios de referencia es el transporte plurimodal de unidades agrupadas con distintos tipos de mercancías. Se considera que el servicio de transporte marítimo prestado por la sociedad forma parte del mercado de servicios de referencia.
10. Las partes consideran que el mercado geográfico de referencia abarca los servicios de transporte entre Suecia, el sur de Noruega, Finlandia y el Reino Unido. El acuerdo afecta potencialmente, además, a Irlanda, Dinamarca y el norte de Alemania, zonas éstas desde donde las partes estiman probable que los expedidores utilicen la ruta Goteburgo-Harwich.

**Exención**

11. En opinión de las partes, el acuerdo reúne las condiciones precisas para acogerse a la exención prevista en el apartado 3 del artículo 85.

12. Se alega que la explotación conjunta de la ruta Goteburgo-Harwich contribuye a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, dado que:

- ofrece un mejor servicio de transporte entre Suecia y el Reino Unido,
- consolida la actividad al permitir un mayor control de los costes,
- garantiza un servicio regular y fiable, con travesías frecuentes en un mercado caracterizado por una fuerte fluctuación de la demanda,
- evita la duplicación de las inversiones,
- reduce costes al evitar la duplicación en lo que respecta a las actividades de comercialización, ventas y reservas,
- permite racionalizar los costes y ofrecer así un servicio de gran calidad.

13. Las ventajas que se derivan de la explotación conjunta de la ruta Goteburgo-Harwich benefician también a los consumidores, merced a:

- una reducción de costes, que se refleja en el nivel de las tarifas,
- la regularidad, fiabilidad y frecuencia del servicio,
- la posibilidad de que las partes inviertan en la mejora y modernización de las instalaciones de a bordo y de los buques, con objeto de ofrecer a los expedidores un servicio de primera clase,
- mayor publicidad y disponibilidad de los sistemas de reserva.

14. Las partes consideran que la cooperación no les impone restricciones que no sean indispensables para la consecución de los objetivos enunciados. Declaran que no existe entre ellas compromiso alguno de renunciar a la competencia en lo que se refiere a los servicios considerados y que la única restricción de la competencia se deriva del acuerdo notificado.

15. A juicio de las partes, el acuerdo no les brinda la posibilidad de eliminar la competencia con respecto a una parte sustancial de los servicios considerados. Las partes siguen sujetas a la competencia de otros servicios directos entre el Reino Unido y Suecia y, en mayor o menor medida, de todas las demás rutas marítimas entre el Reino Unido y el continente y entre el Reino Unido y Escandinavia. La movilidad de los buques y la existencia de numerosas instalaciones portuarias exponen a las partes a una constante presión de la competencia, a lo que se añade la inexistencia de barreras que impidan el acceso a esta actividad. La apertura del túnel de Canal de la Mancha y el transporte directo por carretera constituyen nuevos factores de competencia.

**Observaciones de terceros**

16. La presente Comunicación se publica con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86. Hasta el momento, la Comisión no ha adoptado postura alguna sobre la aplicabilidad del apartado 3 del artículo 85 del Tratado al acuerdo considerado. Conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión invita a los terceros interesados a presentar sus observaciones en el plazo de 30 días a contar desde la fecha de publicación de la presente Comunicación, mencionando la referencia IV/35.481, y a remitirlas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
División IV/D/3  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.