



Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

RESOLUCIÓN COMPLEMENTARIA

TRANSPORTE VIAJEROS GIPUZKOA

LEA/AVC nº 130-SAN-2016

Sumario:

I. ANTECEDENTES DE HECHO.....	1
II. DETERMINACIÓN DE LAS SANCIONES.....	7
1. Criterios para la determinación de la sanción a las empresas	8
A. Criterios expuestos por el Tribunal Supremo	9
B. Criterios para la valoración general de la conducta	10
C. Criterios para la valoración individual de la conducta	12
D. Comprobación final de proporcionalidad.....	16
2. Criterios para la determinación de la sanción de AVITRANS	17
III. RESUELVE	19

Pleno:

Alba Urresola Clavero, Presidenta
Rafael Iturriaga Nieva, Vocal
Enara Venturini Álvarez, Vocal
María Lourdes Muñoa Corral, Secretaria

1. El Consejo Vasco de la Competencia (en adelante CVC) de la Autoridad Vasca de la Competencia (en adelante LEA/AVC), con la composición ya expresada, ha dictado en su reunión celebrada el 15 de mayo de 2019 la siguiente Resolución Complementaria en relación con el expediente nº 130-SAN-2016, TRANSPORTE DE VIAJEROS DE GIPUZKOA.

I. ANTECEDENTES DE HECHO

2. El CVC, en su reunión celebrada el 27 de diciembre de 2017 dictó Resolución en el expediente nº 130-SAN-2016, TRANSPORTE DE VIAJEROS DE GIPUZKOA. La Resolución se manifestaba en los siguientes términos:



El CVC resuelve declarar la comisión por parte de AVITRANS y de las empresas que se detallan a continuación, de una infracción única y continuada, de carácter muy grave, por la realización de las siguientes conductas prohibidas por el artículo 1.1 de la LDC:

a) Fijación de tarifas de los mercados de transporte regular especial, en sus diferentes modalidades (licitaciones públicas y colectivos privados) y/o transporte discrecional; y/o por procurar la consecución de dichos acuerdos, estableciendo un sistema para su efectivo cumplimiento, aplicando cuando lo ha considerado preciso el boicot a las empresas rebeldes al cumplimiento de dichos acuerdos.

b) Reparto de los mercados de transporte regular especial, en sus diferentes modalidades (licitaciones públicas y colectivos privados) y/o transporte discrecional; y/o por procurar la consecución de dichos acuerdos, estableciendo un sistema para su efectivo cumplimiento, aplicando cuando lo ha considerado preciso el boicot a las empresas rebeldes al cumplimiento de dichos acuerdos.

- ALUSTIZA BIDAIK, S.L. (ALUSTIZA) (B20425435)
 - ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L (ARTEONDO) (CIF B20548079)
 - AUTOBUSES GARAYAR, S.A. (GARAYAR) (CIF A20062345)
 - AUTOCARES AIZPURUA, S.L. (AIZPURUA) (CIF B20044442)
 - AUTOCARES DÍEZ, S.A. (DÍEZ) (A20094611)
 - AUTOCARES HERMANOS ESCUDERO, S.L. (ESCUADERO) (CIF B20051074)
 - AUTOCARES IPARRAGUIRRE, S.L. (IPARBUS) (CIF B20078242)
 - AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L. (AUIF) (CIF B20038949)
 - AUTOCARES URPA, S.L. (URPA) (CIF B20380127)
 - BENGOETXEA AUTOBUSAK, S.A. (BENGOETXEA) (CIF A20192340)
 - GOIHERRI BUS, S.L. (GOIERRIBUS) (CIF B20342283)
 - GOIERRIALDEA, S.L. (GOIERRIALDEA) (CIF B20587325)
 - GURE BUS, S.A.L. (GUREBUS) (CIF A20402681)
 - J. APAOLAZA AUTOBUSAK, S.L. (APAOLAZA) (CIF B20800884)
 - TOLOSALDEA BUS, S.L. (TOLOSALDEABUS) (CIF B20477071)
 - TRANSPORTES PESA, S.A. (PESA) (CIF A20026084)
 - UNITRAVEL AUTOCARES, S.L. (UNITRAVEL) (CIF B20388997)
- (...)

Imponer las sanciones según lo siguiente:

- A la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS DE GIPUZKOA (AVITRANS) (CIF G20058541), una sanción de 20.000 euros, por ser la asociación en cuyo seno se han adoptado los acuerdos anticompetitivos de fijación de tarifas y reparto de los mercados de transporte regular especial (en sus diferentes modalidades: licitaciones públicas y privado) y transporte discrecional, así como por procurar llevar a cabo dichos acuerdos instaurando un sistema para su efectivo cumplimiento mediante el establecimiento de medidas de boicot contra determinadas empresas que no se sometían a dichos acuerdos, ya fuesen socias de AVITRANS o no, durante el período 1988-2015.



- A ALUSTIZA BIDAIK, S.L. (B20425435), una sanción de 23.902,85 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1989-2014.
- A ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L. (CIF B20548079), una sanción de 20.062,80 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1989-2014.
- A AUTOBUSES GARAYAR, S.A. (CIF A20062345), una sanción de 47.940,27 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial en la modalidad de escolar público en el periodo 1988-2015.
- A AUTOCARES AIZPURUA, S.L. (CIF B20044442), una sanción de 127.332,55 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público, colectivos privados y licitaciones públicas, y al transporte discrecional en el periodo 1988-2015.
- A AUTOCARES DÍEZ, S.A. (A20094611), una sanción de 44.941,56 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y licitaciones públicas, y al transporte discrecional en el periodo 1988-2015.
- A AUTOCARES HERMANOS ESCUDERO, S.L. (CIF B20051074), una sanción de 5.446,74 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1996-2015.
- A AUTOCARES IPARRAGUIRRE, S.L. (CIF B20078242), una sanción de 49.281,51 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1988-2015.
- A AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L. (CIF B20038949), una sanción de 75.846,37 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1989-2015.
- A AUTOCARES URPA, S.L. (CIF B20380127), una sanción de 9.572,99 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1993-2014.
- A BENGOETXEA AUTOBUSAK, S.A. (CIF A20192340), una sanción de 19.396,93 euros por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1988-2014.
- A GOIHERRI BUS, S.L. (CIF B20342283), una sanción de 41.435,77 euros por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 2005-2014.
- A GOIERRIALDEA, S.L. (CIF B20587325), una sanción de 53.394,95 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 2000-2014.
- A GURE BUS, S.A.L. (CIF A20402681), una sanción de 20.472,54 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en la modalidad de colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 2002-2014.



- A J. APAOLAZA AUTOBUSAK, S.L. (CIF B20800884), una sanción de 14.469,24 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 2005-2014.
- A TOLOSALDEA BUS, S.L. (CIF B20477071), una sanción de 77.071,59 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1994-2015.
- A TRANSPORTES PESA, S.A. (CIF A20026084), una sanción de 277.800 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en la modalidad de colectivos privados, en el periodo 1989-2015.
- A UNITRAVEL AUTOCARES, S.L. (CIF B20388997), una sanción de 3.125,79 euros, por participar en los acuerdos referidos al transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y al transporte discrecional en el periodo 1996-2014.

3. Las siguientes asociaciones y empresas presentaron recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) contra la Resolución de 27 de diciembre de 2017 del CVC:

- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS DE GIPUZKOA (AVITRANS)
- ALUSTIZA BIDAIAK, S.L.
- ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.
- AUTOBUSES GARAYAR, S.A.
- AUTOCARES AIZPURUA, S.L.
- AUTOCARES DÍEZ, S.A.
- AUTOCARES IPARRAGUIRRE, S.L.
- AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.
- AUTOCARES URPA, S.L.
- BENGOETXEA AUTOBUSAK, S.A.
- GOIHERRI BUS, S.L.
- GOIERRIALDEA, S.L.
- GURE BUS, S.A.L.
- TOLOSALDEA BUS, S.L.
- TRANSPORTES PESA, S.A.
- UNITRAVEL AUTOCARES, S.L.

4. El TSJPV dictó Sentencia desestimatoria en los recursos contenciosos-administrativos planteados por las siguientes empresas:

- ALUSTIZA BIDAIAK, S.L. (Sentencia nº 69/2019 de 8 de marzo de 2019)
- AUTOCARES IPARRAGUIRRE, S.L. (Sentencia nº 67/2019 de 7 de marzo de 2019)



- BENGOTXEA AUTOBUSAK, S.A. (Sentencia nº 74/2019 de 14 de marzo de 2019)
- GOIERRIALDEA, S.L. (Sentencia nº 52/2019 de 22 de febrero de 2019)
- TOLOSALDEA BUS, S.L. (Sentencia nº 67/2019 de 7 de marzo de 2019)

5. En el caso de la empresa GOIHERRIBUS, S.L. el TSJPV, en su Sentencia nº 96/2019 de ocho de abril de 2019, estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto frente a la Resolución del CVC anulándola en lo que excede de la sanción de multa de 7.534 euros.

6. En el caso de las entidades detalladas a continuación el TSJPV estimó parcialmente los recursos contenciosos-administrativos presentados, en lo que se refiere a la insuficiente motivación de la sanción, con anulación de la Resolución del CVC en lo relativo a la cuantificación de la sanción:

- ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L. (Sentencia nº 50/2019 de 21 de febrero de 2019)
- AUTOBUSES GARAYAR, S.A. (Sentencia nº 49/2019 de 21 de febrero de 2019, rectificada por Auto de 5 de marzo de 2019)
- AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L. (Sentencia nº 51/2019 de 22 de febrero de 2019, rectificada por Providencia de 7 de marzo de 2019)
- AUTOCARES AIZPURUA, S.L. (Sentencia nº 80/2019 de 21 de marzo de 2019)
- AUTOCARES URPA, S.L. (Sentencia nº 101/2019 de 10 de abril de 2019)
- GURE BUS, S.A.L. (Sentencia nº 68/2019 de 7 de marzo de 2019)
- UNITRAVEL AUTOCARES, S.L. (Sentencia nº 79/2019 de 21 de marzo de 2019)

En todas las Sentencias mencionadas en este punto el TSJPV considera que la sanciones están insuficientemente motivadas en la Resolución del CVC de 27 de diciembre de 2017 señalando lo siguiente:

Lo anterior conlleva que la resolución infrinja esos estándares de motivación y que el recurso haya de ser objeto de estimación parcial en lo que a esta cuestión respecta, debiendo la Administración demandada, -según el patrón jurisdiccional sistemáticamente acogido por la jurisprudencia para tales supuestos-, formular una nueva cuantificación de la sanción que satisfaga tales parámetros y con sujeción a la legalidad aplicable, bien entendido que, cualquiera que sea el resultado de la misma, habrá de respetarse el límite máximo inicialmente impuesto, en aras del principio de la "non reformatio in peius" que consagra actualmente el artículo 119.3 de Ja LPCAP 39/2015,' de 1 de octubre.

Esa deficiencia de motivación, recayente sobre la determinación proporcional de la multa, conlleva un defecto conducente a la estimación parcial del recurso a fin de que se practique una nueva cuantificación detallada ajustada a los criterios normativos de los artículos 63 y 64 LDC.

7. La Sentencia nº 64/2019 de 6 de marzo de 2019 del TSJPV, relativa al recurso interpuesto por TRANSPORTES PESA, S.A. frente a la Resolución del CVC,



considera, asimismo, que la sanción impuesta a dicha empresa está insuficientemente motivada y en este caso señala lo siguiente:

DÉCIMO.- En atención a lo expuesto en el fundamento anterior, la graduación motivada de la sanción (multa) que la AVC debe imponer a la recurrente dentro del límite del 10% de su volumen total de negocio en 2006 (14.908.329,12 €) y sin exceder del importe de la impuesta (277.800 €) so pena de reformatio in peius, debe acomodarse a los parámetros establecidos por el artículo 64.1 de la LDC y en particular, a los siguientes:

- a) Periodo de duración de la infracción: 26 años.
- b) Cuota de participación de la recurrente en el mercado afectado por la infracción.
- c) No concurrencia de circunstancias atenuantes o agravantes.

8. Por último la Sentencia nº 58/2019 de 28 de febrero de 2019 del TSJPV, relativa al recurso interpuesto por AVITRANS frente a la Resolución del CVC, estima parcialmente dicho recurso en lo que se refiere a la insuficiente motivación de la sanción, con anulación de dicha Resolución en lo relativo a la cuantificación de la misma. El TSJPV se expresa en los siguientes términos:

Expuesto lo anterior, la mera lectura de la Resolución impugnada despeja la duda sobre la censura de falta de motivación del acuerdo sancionador que esta Sala comparte, toda vez que ni expresa la base de cálculo de la multa impuesta, ni efectúa una ponderación de modo individualizado de los criterios y factores legalmente aplicables para la cuantificación de la misma, conforme a los cuales se ha de efectuar su graduación ex artículo 10.2 de la Ley 16/1989, por lo que no habiéndose justificado adecuadamente la cuantía de la multa impuesta, ello conlleva la paralela infracción del deber de motivación y que el recurso haya de ser objeto de estimación parcial en lo que a esta cuestión se refiere, debiendo la Administración demandada formular una nueva cuantificación de la sanción en la que, con expresión de la base de cálculo de la misma, y dentro de las previsiones legales establecidas por la Ley 16/1989, acote y explicita las circunstancias que tenga en cuenta y valore para calcular el importe de la multa correspondiente a AVITRANS, respetando el límite máximo inicialmente impuesto, en aras del principio de la “non reformatio in peius” que proscribiera el actual artículo 119.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

9. En consecuencia, en cumplimiento de lo señalado en las mencionadas Sentencias del TSJPV, se procede en los siguientes apartados a motivar la cuantificación de las sanciones impuestas a la Asociación y empresas siguientes:

- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS DE GIPUZKOA (AVITRANS)
- ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.
- AUTOBUSES GARAYAR, S.A.
- AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.
- AUTOCARES AIZPURUA, S.L.
- AUTOCARES URPA, S.L.
- GURE BUS, S.A.L.



- TRANSPORTES PESA, S.A.
- UNITRAVEL AUTOCARES, S.L.

10. Queda pendiente que el TSJPV emita sentencia en el recurso interpuesto por la empresa AUTOCARES DÍEZ, S.A. frente a la Resolución del CVC.

II. DETERMINACIÓN DE LAS SANCIONES

11. Las Sentencias del TSJPV, que fallan los recursos interpuestos por las empresas integrantes del cartel del sector del transporte de Gipuzkoa frente a la Resolución del CVC, confirman rotundamente la existencia de una infracción única y continuada de carácter muy grave contraria al art. 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC). Así, la Sentencia nº 50/2019 afirma:

"2. A efectos de lo dispuesto en esta Ley se entiende por cártel todo acuerdo secreto entre dos o más competidores cuyo objeto sea la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, o la restricción de las importaciones o las exportaciones."(Subrayado y negritas nuestras).

Pues bien, esa caracterización resulta plena e ineludiblemente trasladable a la hora de calificar la actividad interna de Avitrans, de modo que resulta patentemente acreditado por medios probatorios directos y documentales incorporados a las profusas actuaciones del expediente de investigación, y sin que sea preciso manejar indicio, deducción, inferencia ni conjetura alguna para darla por acreditada. Y como la parte recurrente no llega a cuestionar la realidad y autenticidad de dicho soporte documental en forma de numerosas actas de los diferentes órganos de la Asociación, -de suyo aportadas y reconocidas por esta misma-, solo cabe concluir en sentido divergente con la tesis actora, pues falta en esas actuaciones y acuerdos documentados toda pauta de simple información económica, laboral o administrativa en favor de los asociados, y su directriz manifiesta era, en cambio, la de fijar precios determinados para los servicios y atribuir a los asociados determinada protección o reserva respecto de los ya antes obtenidos o prestados por los mismos, (reparto), como objeto típico y paradigmático de los acuerdos de cártel.

El resto de sentencias utiliza términos similares.

Asimismo, el último párrafo de la Sentencia nº 50/2019, en lo que se refiere a la participación en el cartel de las empresas del sector de transporte de Gipuzkoa urdido en el seno de AVITRANS, señala:

Por demás, ya que, se aspira en todo caso a la exoneración singular de responsabilidad de la mercantil litigante, habría que reiterar lo que más arriba se ha señalado con la jurisprudencia del TJUE acerca de que la presencia del plan conjunto, que en este caso se patentiza, implica en la totalidad de actividades a aquellos partícipes que, como la actora, a través de su permanencia de 25 años y de su participación en numerosas reuniones, más allá de que no hayan asumido un papel dirigente o de especial protagonismo, demuestran conocer o poder conocer el alcance y las consecuencias de tales acuerdos, sin responder exclusivamente de la actuación propia y directamente atribuible.



- 12.** Por tanto, no existiendo ninguna duda sobre la procedencia de imponer una sanción proporcionada y suficientemente disuasoria a la Asociación y a las empresas infractoras, se procede en los siguientes apartados a detallar la motivación de las multas que a juicio de este CVC deben imponerse a las mismas.
- 13.** Las sanciones para las que el TSJPV ha requerido una nueva determinación y motivación habían sido calculadas por el CVC en su Resolución de 27 de diciembre de 2017 aplicando los criterios expresados en la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015, así como los criterios señalados en los artículos 63 y 64 de la LDC. Es decir, se habían utilizado los mismos criterios que han sido indicados por el TSJPV en las Sentencias señaladas en los puntos 6, 7 y 8 de esta Resolución.

Sin embargo, el TSJPV ha señalado que las explicaciones incluidas en dicha Resolución no permitían deducir la coherencia y proporcionalidad de la multa para cada una de las empresas sancionadas. Por tanto, dado que los criterios normativos a los que aluden las Sentencias del TSJPV son los mismos que se habían aplicado en la Resolución del CVC, se procede a explicar el método utilizado para determinar la sanción con más detalle.

1. Criterios para la determinación de la sanción a las empresas

- 14.** La sanción a imponer, de acuerdo con los artículos 63 y 64 de la LDC no es el resultado de una operación aritmética sino que es un juicio de valor de carácter estimativo que se resuelve dentro de los parámetros reglados que impone la Ley, es decir teniendo en cuenta el % tope establecido según la gravedad de la infracción y luego según los criterios fijados en el artículo 64, criterios que no vienen definidos aritméticamente y que la Administración ha de ponderar motivadamente en la determinación final de la sanción.
- 15.** La metodología utilizada es la señalada en las Indicaciones provisionales de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre la determinación de las sanciones derivadas de infracciones de los artículos 1, 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, y de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea¹. Estas indicaciones pretenden contribuir a mejorar la transparencia y la objetividad en la determinación de la sanción, asegurar la proporcionalidad y el carácter disuasorio de las sanciones y favorecer la seguridad jurídica en la aplicación de la LDC.

¹https://www.cnmec.es/sites/default/files/editor_contenidos/Competencia/Normativas_guias/Indicaciones%20provisionales%20de%20multas%20de%20competencia%20-%20CNMec.pdf



El método de determinación de sanciones que se desarrolla en estas Indicaciones ha sido confirmado en diversas sentencias de la Audiencia Nacional. Estas sentencias se refieren tanto a resoluciones sancionadoras originales como a resoluciones en ejecución de sentencias que ordenan a la CNMC el recálculo de la sanción².

16. El método de determinación de las sanciones por infracciones de la normativa de competencia se divide en dos fases:

- En primer lugar, se determina un **tipo sancionador general** en función de las características de la infracción, entendiendo como tipo sancionador un porcentaje sobre el volumen total de negocios de la entidad infractora en el año anterior a la sanción, en este caso 2016. Este tipo sancionador se sitúa en el arco sancionador que tiene como extremo superior los límites establecidos en el artículo 63 de la LDC.
- A continuación, se determina un **tipo sancionador individual** en función de la concreta conducta de cada empresa.

17. El **tipo sancionador total** se obtiene sumando el tipo sancionador general y el tipo sancionador individual. La multa en euros se calcula aplicando el tipo sancionador total al volumen de negocios total de cada empresa en el año 2016.

18. De acuerdo con lo indicado en la jurisprudencia del Tribunal Supremo desde el 29 de enero de 2015, una vez determinado el tipo sancionador total para cada entidad infractora, se realiza una comprobación final para asegurar que la sanción en euros resultante es proporcionada a la efectiva dimensión de la infracción.

A. Criterios expuestos por el Tribunal Supremo

19. Las sentencias del TSJPV mencionadas señalan que la determinación de la sanción deberá adecuarse a los criterios expresados en la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015 que son, en esencia, los siguientes:

² Entre otras, Sentencias de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta), de 20 de marzo de 2018 y 6 de abril de 2018, recursos núm. 374/2016 y 363/2016, en relación con el expediente S/DC/0504/14, AIO; Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta), de 14 de junio de 2018, recurso núm. 395/2017, en relación con el expediente S/0237/10, MOTOCICLETAS; Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta) de 3 de junio de 2018, recurso núm. 350/2017, en relación con el expediente S/0037/08, COMPAÑÍAS SEGURO DECENAL.



- ✓ Los límites porcentuales previstos en el artículo 63.1 de la LDC deben concebirse como el nivel máximo de un arco sancionador en el que las sanciones, en función de la gravedad de las conductas, deben individualizarse. Tales límites *“constituyen, en cada caso, el techo de la sanción pecuniaria dentro de una escala que, comenzando en el valor mínimo, culmina en el correlativo porcentaje”*. *“Se trata de cifras porcentuales que marcan el máximo del rigor sancionador para la sanción correspondiente a la conducta infractora que, dentro de la respectiva categoría, tenga la mayor densidad antijurídica. Cada uno de esos tres porcentajes, precisamente por su cualidad de tope o techo de la respuesta sancionadora aplicable a la infracción más reprochable de las posibles dentro de su categoría, han de servir de referencia para, a partir de ellos y hacia abajo, calcular la multa que ha de imponerse al resto de infracciones.”*
- ✓ En cuanto a la base sobre la que calcular el porcentaje de multa, que en este caso podría llegar hasta el 10% por tratarse de una infracción muy grave, el artículo 63.1 de la LDC se refiere al *“volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa”*, concepto con el que el legislador, como señala el Tribunal Supremo, *“lo que ha querido subrayar es que la cifra de negocios que emplea como base del porcentaje no queda limitada a una parte sino al “todo” de aquel volumen”*.

20. Sobre la base de estas premisas ha de concluirse que la determinación de la sanción deberá concretarse en un arco que discurre del 0% al 10% del volumen de negocios total de las empresas infractoras en el ejercicio anterior al de dictarse resolución. Dentro de dicho arco sancionador, la multa deberá determinarse conforme a los criterios de graduación previstos en el artículo 64 de la LDC.

B. Criterios para la valoración general de la conducta

21. La conducta analizada constituye una infracción única y continuada, consistente en la fijación de tarifas y reparto del mercado de servicios de transporte de viajeros de Gipuzkoa, en concreto, los mercados de transporte regular especial (en sus diferentes modalidades: escolar, licitaciones públicas y privado) y transporte discrecional.

22. Se trata, por tanto, de una infracción muy grave (art. 62.4.a de la LDC) que podrá ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa (art. 63.1.c), esto es, 2016.



La facturación de las mencionadas empresas, relativa al año 2016, es la siguiente:

EMPRESA	VOLUMEN DE NEGOCIOS TOTAL
	2016 (€)
AUTOCARES AIZPURUA, S.L.	3.183.313,67
ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.	818.889,71
AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.	2.370.198,97
AUTOBUSES GARAYAR, S.A.	3.394.382,82
GURE BUS, S.A.L.	682.417,99
TRANSPORTES PESA, S.A.	14.908.329,12
UNITRAVEL, S.L.	625.158,05
AUTOCARES URPA, S.L.	638.199,00

23. El porcentaje sancionador, que se aplicará en el presente expediente al volumen de negocios total de cada entidad infractora, debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64.1 de la LDC, siguiendo los criterios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo mencionados en el apartado anterior.

Las entidades imputadas en este expediente acordaban de forma consensuada la fijación de tarifas y el reparto de los servicios de transporte en los mercados en los que actuaban, transporte regular especial y discrecional. Estos acuerdos se llevaban a cabo en las reuniones mantenidas en la asociación AVITRANS, que operaba como preservador y garantizador del sistema durante todo el periodo.

En cuanto a las características del mercado afectado (art. 64.1.a), este CVC consideró que el mercado afectado por la conducta, tal y como ya se ha señalado, es el del transporte regular especial (escolar público, colectivos privados y licitaciones públicas) y transporte discrecional. El alcance de la conducta afecta al 40% del mercado de los servicios de transporte de viajeros en Gipuzkoa (no se incluyen en el mercado afectado los servicios de transporte de uso general urbano e interurbano).

Según los datos que obran en el expediente, existen otras empresas que operan en el mercado afectado por lo que la cuota de mercado conjunta de las entidades infractoras en el mercado relevante afectado por la conducta de fijación de tarifas y reparto de mercado es del 70%. Hay que resaltar la especial incidencia de los acuerdos en los servicios de transporte adjudicados a través de licitaciones públicas, los cuales suponen aproximadamente el 26% del mercado relevante afectado (art. 64.1.b).

El mercado geográfico afectado por la infracción es el de Gipuzkoa, por lo que su afectación es limitada, se produce sólo en uno de los territorios de la CAE (art. 64.1.c).

La duración de la participación en las conductas abarca desde 1988 hasta 2015. Aunque la duración de la participación en la conducta es distinta según cada empresa, puede afirmarse que se trata de una conducta de larga duración (art. 64.1.d).



Como se explicó en los puntos 197 a 204 de la Resolución, ha quedado acreditada la existencia de efectos en el mercado (art. 64.1.e) consistentes en provocar la falta de incentivos en las empresas para realizar mejoras en calidad y precios, con el consiguiente perjuicio para los usuarios del transporte. Estos efectos tienen especial incidencia en los servicios adjudicados a través de licitaciones públicas mediante concursos convocados regularmente en los casos de transporte regular de uso especial (escolar público, colonias de verano de la DFG, trabajadores Osakidetza, transporte para los centros, servicios y departamentos del Campus de Gipuzkoa de la UPV/EHU y Orquesta de Euskadi). En el caso del transporte escolar público se constataron los efectos a través de la comparación del resultado de las licitaciones previas con la licitación celebrada con posterioridad a la incoación del expediente sancionador por parte de la LEA/AVC, la correspondiente a los cursos escolares 2017-2018 y 2018-2019 (SE/06/17) - Lote 2 Gipuzkoa.

24. Los anteriores criterios permiten realizar una valoración general de la infracción de cara a su sanción que se traduce en un **tipo sancionador general del 2,75%**.

C. Criterios para la valoración individual de la conducta

25. En cuanto a la valoración de la conducta de cada empresa sancionada, conviene tener en cuenta varios factores adicionales para que la sanción refleje su efectiva participación en la infracción.

1. La **duración de la infracción** (Art. 64.1.d). Se valora la duración de la participación de cada una de las empresas en la conducta.
2. La **dimensión del mercado afectado por la infracción** (Art. 64.1.a). A partir de los datos de volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción (VNMA), aportados por las infractoras a requerimiento de la CNMC, se calcula la cuota de participación de cada una en el total del volumen de negocios afectado durante la infracción. El tipo sancionador de cada entidad se incrementa en función de su cuota de participación cuando esta sea significativa.
3. El **alcance de la infracción** (Art. 64.1.c)
4. Las **circunstancias agravantes y atenuantes** que concurren en relación con cada una de las empresas responsables (Art. 64.1.g). Se aplican, cuando proceda, las circunstancias agravantes y atenuantes previstas en los artículos 64.2 y 64.3 de la LDC.

26. Como ya se ha mencionado, **la duración de la conducta** no es la misma para todas las empresas (art. 64.1.d). Así, el periodo de participación en la infracción es de 27 años en el caso de AIZPURUA y GARAYAR; 26 años en el caso de AUIF y PESA; 25 años de duración para ARTEONDO; 21 años en el caso de URPA; 18 años UNITRAVEL y 12 años GUREBUS.



27. En cuanto a la efectiva **dimensión del mercado afectado** por la infracción (art.64.1.a), la tabla siguiente recoge el volumen de negocios de las infractoras en el mercado afectado (VNMA), regular de uso especial más discrecional, durante los periodos que duraron sus respectivas infracciones. Estos datos se han estimado de forma razonable a partir de la información que consta en el expediente, proporcionada por las empresas a requerimiento de la LEA/AVC. En la tabla se señala asimismo la **cuota de participación de cada empresa** (art.64.1.b).

El VNMA de las 17 empresas integrantes del cártel, sancionadas en la Resolución de la LEA/AVC, asciende a 104,04 millones de euros. Se refleja en la siguiente tabla el VNMA de las 9 empresas incluidas en esta Resolución Complementaria durante los periodos que duraron sus respectivas infracciones, así como la cuota de participación de cada una de ellas en la conducta,

EMPRESA	VOLUMEN DE NEGOCIOS EN EL MERCADO AFECTADO POR LA CONDUCTA(€)	CUOTA DE PARTICIPACIÓN EN LA CONDUCTA (%)
AUTOCARES AIZPURUA, S.L.	16.821.279 €	16,17%
ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.	3.595.327 €	3,46%
AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.	3.171.878 €	3,05%
AUTOBUSES GARAYAR, S.A.	399.502 €	0,38%
GURE BUS, S.A.L.	1.272.305 €	1,22%
TRANSPORTES PESA, S.A.	2.315.000 €	2,23%
UNITRAVEL, S.L.	8.095.516 €	7,78%
AUTOCARES URPA, S.L.	2.982.266 €	2,87%

28. El **alcance de la infracción** depende de los mercados en los que operan las empresas así como de la participación en las reuniones de AVITRANS en las que se alcanzaron los acuerdos de fijación de precios y reparto de mercados (art.64.1.c).

- **AIZPURUA** ha operado en los mercados de transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público, otras licitaciones públicas y colectivos privados, y en el transporte discrecional, siendo su participación especialmente relevante en las licitaciones públicas, alrededor del 80% de su volumen de negocio, lo que ha sido considerado que tiene efectos más perjudiciales para la competencia por este Consejo.

AIZPURUA, según se ha constatado en el punto 92 de la Resolución del CVC, ha sido adjudicataria del servicio de transporte del programa de colonias de verano de la Diputación Foral de Gipuzkoa desde el año 2000 al 2016, del servicio de transporte de la Orquesta de Euskadi desde el año 2004 al 2016, además de los itinerarios del servicio de transporte escolar público.

AIZPURUA ha asistido a un total de 62 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas, 37 reuniones en las que se trató el reparto de mercado y 23 relativas al reparto de servicios de transporte escolar público.



- **ARTEONDO** ha operado en los mercados de transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y en el transporte discrecional.

ARTEONDO ha asistido a un total de 25 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas, 19 reuniones en las que se trató el reparto de mercado y 15 relativas al reparto de servicios de transporte escolar público.

- **AUIF** ha operado en los mercados de transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y en el transporte discrecional.

AUIF ha asistido a un total de 23 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas, 17 reuniones en las que se trató el reparto de mercado y 12 relativas al reparto de servicios de transporte escolar público.

- **GARAYAR** ha operado en el mercado de transporte regular de uso especial, en la modalidad de escolar público.

GARAYAR ha asistido a un total de 55 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas, 34 reuniones en las que se trató el reparto de mercado y 19 relativas al reparto de servicios de transporte escolar público. Como ha sido ratificado además en la sentencia nº49/2019 del TSJPV la LEA/AVC ha constatado en su Resolución que GARAYAR participó en las reuniones del mencionado periodo de 27 años con un “notorio papel dirigente o de especial protagonismo”.

- **GUREBUS** ha operado en el mercado de transporte regular de uso especial, en la modalidad de colectivos privados, y en el transporte discrecional.

GUREBUS ha asistido a un total de 17 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas y 4 reuniones en las que se trató el reparto de mercado.

- **PESA** ha operado en el mercado de transporte regular de uso especial, en la modalidad de colectivos privados.

PESA ha asistido a un total de 11 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas y 2 reuniones en las que se trató el reparto de mercado. Como ha sido ratificado además en la sentencia nº 64/2019 del TSJPV la LEA/AVC ha constatado en su Resolución que PESA participó en las reuniones del mencionado periodo de 25 años con un “notorio papel dirigente o de especial protagonismo”.

- **UNITRAVEL** ha operado en los mercados de transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y en el transporte discrecional.

UNITRAVEL ha asistido a un total de 20 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas, 16 reuniones en las que se trató el reparto de mercado y 11 relativas al reparto de servicios de transporte escolar público.



- **URPA** ha operado en los mercados de transporte regular de uso especial, en las modalidades de escolar público y colectivos privados, y en el transporte discrecional.

URPA ha asistido a un total de 31 reuniones de AVITRANS en las que se fijaron tarifas, 22 reuniones en las que se trató el reparto de mercado y 14 relativas al reparto de servicios de transporte escolar público.

29. Por último, se consideran las siguientes **circunstancias atenuantes**, art. 64.1.g), para graduar el tipo sancionador.

- ARTEONDO: no realizó el boicot propuesto por la Asociación a la empresa ULACIA.

- UNITRAVEL: no realizó el boicot propuesto por la Asociación a la empresa ULACIA, se dio de baja de la asociación AVITRANS, en la que ha quedado constatado que se llevaban a cabo los acuerdos, antes de tener conocimiento de la existencia de un expediente sancionador en la LEA/AVC y ha aportado facturas que justifican que los precios aplicados por las mismas eran inferiores a los acordados en AVITRANS, lo cual supone una reducción acreditada de los efectos de los acuerdos

- URPA: se dio de baja de la Asociación AVITRANS, en la que ha quedado constatado que se llevaban a cabo los acuerdos, antes de tener conocimiento de la existencia de un expediente sancionador en la LEA/AVC.

30. El **tipo sancionador individual** que corresponde aplicar (sobre el volumen de negocios total del año 2016) a cada entidad infractora, de acuerdo con la gravedad y circunstancias de la conducta, con su respectiva participación en la misma y teniendo en cuenta los atenuantes señalados en el punto anterior, se muestra en la tabla siguiente:

EMPRESA	TIPO SANCIONADOR INDIVIDUAL
AUTOCARES AIZPURUA, S.L.	1,25
ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.	-0,30
AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.	0,45
AUTOBUSES GARAYAR, S.A.	0,25
GURE BUS, S.A.L.	0,25
TRANSPORTES PESA, S.A.	0,25
UNITRAVEL, S.L.	-2,25
AUTOCARES URPA, S.L.	-1,25

31. En consecuencia, el **tipo sancionador total** (tipo sancionador general + tipo sancionador individual) que corresponde aplicar (sobre el volumen de negocios total del año 2016) a cada entidad infractora es el siguiente:



EMPRESA	TIPO SANCIONADOR GENERAL	TIPO SANCIONADOR INDIVIDUAL	TIPO SANCIONADOR (% DEL VOLUMEN DE NEGOCIOS TOTAL)
AUTOCARES AIZPURUA, S.L.	2,75	1,25	4,00
ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.	2,75	-0,30	2,45
AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.	2,75	0,45	3,20
AUTOBUSES GARAYAR, S.A.	2,75	0,25	3,00
GURE BUS, S.A.L.	2,75	0,25	3,00
TRANSPORTES PESA, S.A.	2,75	0,25	3,00
UNITRAVEL, S.L.	2,75	-2,25	0,50
AUTOCARES URPA, S.L.	2,75	-1,25	1,50

D. Comprobación final de proporcionalidad

32. El método aplicado en los apartados B y C garantiza que el tipo sancionador total asignado a cada entidad infractora se adecua a la gravedad y demás circunstancias de la infracción, y a su participación en ella. A pesar de eso, la sanción en euros puede resultar desproporcionada en relación con la efectiva dimensión de la conducta de la entidad infractora cuando su actividad en el mercado afectado por la infracción es relativamente pequeña respecto a su volumen de negocios total.

Para comprobar que la multa derivada del tipo sancionador obtenida en el apartado anterior es proporcionada a la efectiva dimensión de la infracción, se ha estimado el valor de lo que se considera una multa disuasoria y proporcional para cada empresa, al que se denomina **límite de proporcionalidad**. Si la multa en euros derivada del tipo sancionador total supera ese límite de proporcionalidad, es probable que sea desproporcionada. En este caso, procede reducir la sanción hasta ese límite.

33. Para estimar el límite de proporcionalidad, es necesario, en primer lugar, realizar una estimación del beneficio ilícito que la infractora podría haber obtenido durante la infracción. Este porcentaje se ha determinado teniendo en cuenta el margen bruto de explotación del sector en el que actuó la empresa durante la infracción³.

En segundo lugar, para que la sanción impuesta sea disuasoria debe ser igual o superior al beneficio que la entidad infractora espera obtener de la infracción (sin perjuicio de los límites establecidos en el art. 63 de la LDC). Por ello, se ha aplicado un factor incremental al beneficio ilícito estimado previamente.

34. En las empresas GARAYAR y PESA, la facturación se produce mayoritariamente en el transporte regular interurbano de uso general que no se ha incluido en el

³ Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, entre otros el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad-precio de la demanda en el mercado relevante. Cuando es posible, los supuestos que se han asumido se basan en datos de las propias empresas infractoras, o en bases de datos públicas referidas al mercado relevante. Los supuestos sobre estos parámetros son muy prudentes porque se exige que sean siempre razonables desde el punto de vista económico, y en caso de duda se toman siempre los valores más favorables a las empresas.



mercado relevante, es decir, solo una cantidad relativamente pequeña del volumen de negocios de estas empresas corresponde a los mercados afectados por la conducta. En su caso, la multa supera el límite de proporcionalidad, por lo tanto, resulta procedente reducir la sanción hasta ese límite.

Por estas razones, y de acuerdo con las estimaciones realizadas, no se aplica a PESA el tipo sancionador que le correspondería según la gravedad de la conducta y su participación en la infracción (3,0%) sino una sanción que se considera proporcional y suficientemente disuasoria de 277.800 euros.

Igualmente, en el caso de GARAYAR, no se aplica el tipo sancionador que le correspondería según la gravedad de la conducta y su participación en la infracción (3,0%) sino una sanción que se considera proporcional y suficientemente disuasoria de 47.940,27 euros.

35. La sanción que corresponde al resto de las empresas no ha superado el límite de proporcionalidad, por lo que se les aplica íntegramente el tipo sancionador total a todas ellas.

36. Por tanto, las sanciones que corresponde imponer a las empresas infractoras son las siguientes:

EMPRESA	SANCIÓN (€)
AUTOCARES AIZPURUA, S.L.	127.332,55
ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L.	20.062,80
AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L.	75.846,37
AUTOBUSES GARAYAR, S.A.	47.940,27
GURE BUS, S.A.L.	20.472,54
TRANSPORTES PESA, S.A.	277.800,00
UNITRAVEL, S.L.	3.125,79
AUTOCARES URPA, S.L.	9.572,99

2. Criterios para la determinación de la sanción de AVITRANS

37. Ha quedado acreditado en el expediente, y confirmado en Sentencia del TSJPV, que AVITRANS constituye el verdadero centro de los acuerdos y el mecanismo a través del que se infringe el artículo 1 de la LDC, reduciendo la competencia en el transporte de pasajeros por autobús en Gipuzkoa, mediante la adopción de diversos acuerdos destinados a armonizar el comportamiento de sus asociadas en el mercado. Como señala el TSJPV en la reiterada sentencia:

La sola existencia de los acuerdos anticompetitivos adoptados en el seno de la demandante u organizados por la misma, basta para tener a la actora como responsable de la conducta sancionada (...)

38. En cuanto a la sanción que debe imponérsele, el CVC considera que su condición de asociación profesional justifica un tratamiento diferenciado respecto del resto de



incoadas, ya que a AVITRANS se le ha de aplicar la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (derogada por la LDC hoy vigente). Esta norma le resulta más beneficiosa porque en su artículo 10 establece que la multa por la realización de una conducta prohibida no podrá superar la cuantía de 901.518,16 euros. En cambio, en la LDC vigente se indica que la cifra de negocios de las asociaciones se estimará como la suma de las facturaciones de todos sus socios lo que en el caso de AVITRANS ascendería a un total de 72 millones de euros en 2016, lo que resultaría en una sanción mayor.

Además, la aplicación de la Ley 16/1989 evita tener en cuenta dos veces el volumen de facturación de sus asociadas y sancionar doblemente a las empresas, al menos en parte, pues a las que son imputadas junto con AVITRANS se les impone su sanción en función de su respectiva cifra de negocios.

39. Así se ha ratificado en la Sentencia nº 58/2019 de 28 de febrero de 2019 del TSJPV, que señala que la sanción que debe aplicarse a AVITRANS en el presente expediente debe determinarse partiendo de los criterios de graduación señalados en el artículo 10.2 de la Ley 16/1989:

- a) La modalidad y alcance de la restricción de la competencia.
- b) La dimensión del mercado afectado.
- c) La cuota de mercado de la empresa correspondiente.
- d) El efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores y usuarios.
- e) La duración de la restricción de la competencia.
- f) La reiteración en la realización de las conductas prohibidas

40. AVITRANS es responsable de una infracción muy grave del artículo 1 LDC consistente en ser la asociación en cuyo seno se han adoptado los acuerdos anticompetitivos de fijación de tarifas y reparto de los mercados de transporte regular especial (en sus diferentes modalidades: licitaciones públicas y privado) y transporte discrecional, así como por procurar llevar a cabo dichos acuerdos instaurando un sistema para su efectivo cumplimiento mediante el establecimiento de medidas de boicot contra determinadas empresas que no se sometían a dichos acuerdos (art.10.2.a)

La duración de la participación en las conductas por parte de AVITRANS abarca desde 1988 hasta 2015. (art.10.2.e)

En lo que respecta a la dimensión del mercado afectado, así como en lo que atañe al alcance de la infracción y los efectos de la misma en el mercado, tomamos en consideración lo expuesto en el apartado II.B, referido a los criterios para la determinación de la sanción a las empresas, lo cual es perfectamente lógico debido



a que AVITRANS y las empresas de transporte imputadas actúan coordinadamente para llevar a cabo las conductas en dicho mercado. (art.10.2.b y d)

AVITRANS no tiene actividad directa en el mercado afectado por la conducta, su ausencia de facturación en ese mercado es coherente con su condición de asociación empresarial. (art.10.2.c)

- 41.** Por todo ello, siguiendo precedentes de la LEA/AVC y de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)⁴ la sanción que corresponde imponer a AVITRANS, teniendo en cuenta el carácter disuasorio de las sanciones de competencia y el principio de proporcionalidad, se establece en la cantidad de 20.000 euros.

III. RESUELVE

- 42.** De conformidad con la responsabilidad de cada empresa en la infracción a la que se refiere el apartado anterior, el Consejo Vasco de la Competencia de la LEA/AVC resuelve lo siguiente:

- 43.** Imponer las siguientes sanciones, confirmando las cuantías aprobadas en la Resolución del 27 de diciembre de 2017, de acuerdo con la motivación expresada en apartados anteriores:

- A ARTEONDO AUTOBUSAK, S.L. (CIF B20548079), una sanción de 20.062,80 euros.
- A la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS DE GIPUZKOA (AVITRANS) (CIF G20058541), una sanción de 20.000 euros.
- A AUTOBUSES GARAYAR, S.A. (CIF A20062345), una sanción de 47.940,27 euros.
- A AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA, S.L. (CIF B20038949), una sanción de 75.846,37 euros.
- A AUTOCARES AIZPURUA, S.L. (CIF B20044442), una sanción de 127.332,55 euros.
- A AUTOCARES URPA, S.L. (CIF B20380127), una sanción de 9.572,99 euros.

⁴ Resoluciones de la LEA/AVC de 7 de abril de 2014 (Expte. 1/2012, EIZIE-Tarifas Traducción) Resoluciones de la CNMC de 22 de septiembre de 2014 (S/0428/12 Palés), 6 de noviembre de 2014 (S/0430/12 Recogida de papel), 8 de enero de 2015 (S/0429/12 Residuos), 26 de febrero de 2015 (S/0425/12 Industrias Lácteas 2) y 5 de marzo de 2015 (S/0489/13 Concesionarios Opel) y 26 de julio de 2018 (S/DC/0596/16 Estibadores Vigo)



- A GURE BUS, S.A.L. (CIF A20402681), una sanción de 20.472,54 euros.
- A TRANSPORTES PESA, S.A. (CIF A20026084), una sanción de 277.800 euros.
- A UNITRAVEL AUTOCARES, S.L. (CIF B20388997), una sanción de 3.125,79 euros.

- 44.** Ordenar a las empresas sancionadas a que justifiquen ante la Dirección de Investigación de esta LEA/AVC la ejecución de la multa impuesta.
- 45.** Instar a la Dirección de Investigación de esta LEA/AVC para que vigile el cumplimiento íntegro de esta Resolución.
- 46.** Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la LEA/AVC, y notifíquese a las empresas que obtuvieron una sentencia estimatoria parcial en la demanda interpuesta ante el TSJPV contra la Resolución de 27 de diciembre de 2017 del expediente nº 130-SAN-2016 —TRANSPORTE DE VIAJEROS DE GIPUZKOA (AIZPURUA, ARTEONDO, AUIF, AVITRANS, GARAYAR, GUREBUS, PESA, UNITRAVEL y URPA—, y a la CNMC, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa, y que pueden interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su notificación.