



Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

RESOLUCIÓN

Expte. 2/2014, TRANSPORTE HORIZONTAL

Sumario:

I. ANTECEDENTES DE HECHO	2
II. DESCRIPCIÓN DE LOS SUJETOS INFRACTORES	7
III. EL SERVICIO DE TRANSPORTE HORIZONTAL EN EL PUERTO DE BILBAO	7
IV. HECHOS PROBADOS	10
V. FUNDAMENTOS DE DERECHO	12
1. Tipicidad	13
A. Existencia de infracción al artículo 1 LDC.....	13
a. Valoración de la conducta de Atap	13
b. Valoración de la conducta de Cecotrans y Tps	16
B. Clasificación de la infracción.....	23
2. Antijuridicidad. La posible existencia de una exención legal.....	23
3. Los efectos en el mercado de las conductas típicas y antijurídicas	24
4. Culpabilidad	26
5. Análisis de cuestiones procesales	27
A. Solicitud de práctica de pruebas.....	27
B. Solicitud de confidencialidad de la cifra de volumen de negocios	27
6. Determinación de la cuantía de la sanción	28
VI. RESUELVE.....	32

Pleno

Dña. María Pilar Canedo Arrillaga, Presidente

Dña. Natividad Goñi Urriza, Vocal

D. Rafael Iturriaga Nieva, Vocal

Secretario: D. Alfonso Gómez Fernandez

1. El Consejo Vasco de la Competencia (en adelante CVC), con la composición ya expresada, en su reunión celebrada el 14 de enero de 2016, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente 2/2014, TRANSPORTE HORIZONTAL.



I. ANTECEDENTES DE HECHO

2. Los días 25 de junio y 17 de julio de 2014 la Autoridad Vasca de la Competencia (AVC) tuvo conocimiento de la existencia de supuestas conductas prohibidas por la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia (LDC)¹.

Dichas conductas consistían en:

- suspensión de la prestación de servicios anunciada por Asociación de Transportistas Autónomos del Puerto de Bilbao (en adelante, Atap) a la carga transportada por la naviera Maersk Lines que se iniciaría el 4 de julio de 2014 con carácter indefinido.
- negativa de las empresas Centro de Contratación de Transportes de Vizcaya, S.Coop. (en adelante Cecotrans) y Transportes del Puerto de Santurtzi, S.Coop. (en adelante Tps) a realizar el transporte horizontal relativo al buque Samaria (gestionado por Maersk Lines) dentro de la terminal de contenedores del Puerto de Bilbao, gestionada por la empresa estibadora Noatum, el 17 de julio de 2014.

3. El 18 de julio de 2014 el Director de Investigación, de conformidad con lo establecido en el artículo 49.1 de la LDC, acordó la incoación de expediente sancionador contra Atap, Cecotrans y Tps y designó al instructor del citado expediente.

La citada resolución consideró como interesados en el expediente a Atap, Cecotrans, Tps y Maersk Spain, S.L.U. (en adelante, Maersk).

4. El mismo 18 de julio de 2014 el instructor del expediente propuso al Consejo Vasco de la Competencia (CVC) que adoptase las siguientes medidas cautelares:

- Ordenar a Atap la cesación en la suspensión de servicios relacionada con la empresa naviera Maersk.
- Ordenar a las empresas Cecotrans y Tps la cesación de la negativa a realizar transporte horizontal desde el costado del buque Samaria hasta la terminal Noatum Container Terminal Bilbao del Puerto de Bilbao.
- Imponer una fianza de 150.000 euros a cada una de las empresas Cecotrans y Tps para responder de los daños y perjuicios que se pudieran causar.

¹ Ley estatal 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, BOE nº 159, de 4 de julio de 2007; modificada por la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, BOE-A-2010-19703; Ley 2/2011, de 4 de marzo, BOE-A-2011-4117, y Ley 3/2013, de 4 de junio, BOE-A-2013-5940; texto consolidado <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-12946> (todas las webs citadas en esta resolución tienen fecha de última consulta el 14 de enero de 2016).



Llegado el momento procesal oportuno para pronunciarse, el CVC no adoptó dichas medidas cautelares al verificar que en ese momento ya se estaba produciendo con normalidad el transporte horizontal de contenedores y había decaído por tanto el objeto de las mismas.

5. El 22 de julio de 2014 se dictó una Providencia de ofrecimiento a personarse como interesados en el expediente a las siguientes asociaciones representativas de intereses económicos y sociales relacionados con la actividad del transporte en el Puerto de Bilbao: Sindicato de Transportistas Autónomos de Bizkaia (Sintrabi), Asociación de Transportistas Autónomos Vascos (Asotrava) y Sindicato Vasco de Transportistas (Egas).

Como consecuencia de dicho ofrecimiento Asotrava y Egas solicitaron ser consideradas como partes interesadas en el expediente y así fue reconocido por Resolución de 21 de agosto de 2014.

6. El 28 de julio de 2014 se dictó una providencia de solicitud de información a la empresa Noatum. La información solicitada fue remitida a la AVC el 19 de agosto de 2014.

El 20 de agosto de 2014 se dictó una providencia de estimación de la solicitud de confidencialidad presentada por Noatum. Se declararon confidenciales los puntos 2, 3 y 8 del escrito de contestación remitido y se formó una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 1.

7. El 20 de agosto de 2014 se dictó nueva providencia de solicitud de información a la empresa Noatum. La información solicitada fue remitida a la AVC el 8 de septiembre de 2014.

El 12 de septiembre de 2014 se dictó providencia de estimación de la solicitud de confidencialidad presentada por Noatum, declarando confidenciales los epígrafes I y II del escrito de contestación remitido y formando una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 2.

8. El 22 de septiembre de 2014 se dictó una providencia de solicitud de información a Atap, Cecotrans, Tps, Reconsa Logística, S.L. (en adelante, Reconsa) y Noatum. La información solicitada fue remitida a la AVC entre el 29 de septiembre y el 28 de octubre de 2014.

9. El 23 de septiembre de 2014 se dictó resolución por la que se amplió la Resolución de incoación del expediente sancionador 2/2014, incorporando a la misma los siguientes nuevos hechos:



- Negativa de la empresa Cecotrans a realizar el transporte horizontal relativo al buque Glüecksburg, operado por la naviera UNIFEEDER (UNIF) dentro de la terminal Noatum del Puerto de Bilbao, el 25 de julio de 2014.

- Negativa de la empresa Tps a realizar el transporte horizontal relativo al buque Glüecksburg, operado por la naviera UNIFEEDER (UNIF) dentro de la terminal Noatum del Puerto de Bilbao, el 25 de julio de 2014.

10. El 2 de octubre de 2014 se dictó resolución por la que se amplió la resolución de incoación del expediente sancionador 2/2014, aceptando la condición de interesado en el mismo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia².

11. El 3 de octubre de 2014 se dictó resolución por la que se amplió la resolución de incoación del expediente sancionador 2/2014, estimando la solicitud de personarse como interesado en el mismo presentada por la mercantil New, S.C.

12. El 16 de octubre de 2014 se dictó una providencia de solicitud de información al Registro de Cooperativas de Euskadi. La información solicitada fue remitida a la AVC el 28 de octubre de 2014. En la misma fecha se dictó una Providencia de solicitud de información al Registro de Sociedades Cooperativas, Sociedades Laborales y Fundaciones Laborales del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. La información solicitada fue remitida a la AVC el 4 de noviembre de 2014.

13. El 18 de noviembre de 2014 se dictó una providencia de solicitud de información a la Autoridad Portuaria de Bilbao.

14. El 24 de noviembre de 2014 se dictó una providencia de estimación de la solicitud de confidencialidad presentada por Atap, Cecotrans y Noatum y de declaración de oficio de confidencialidad. En consecuencia, se declaró confidencial lo siguiente:

- la cifra de facturación de la empresa Reconsa en los años 2010, 2011, 2012 y 2013 respecto de la empresa Noatum, formándose una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 3.

² Véase artículo 5. tres de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, BOE nº 46, de 22 de febrero de 2002; modificada por Ley 62/2003, de 30 de diciembre, BOE-A-2003-23936, y Ley 15/2007, de 3 de julio, BOE-A-2007-12946. Texto consolidado <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2002-3590>.



- la relación de socios presentada por Atap, formándose una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 4.
- los documentos 1, 2, 3, 4, 6, 7 y 8 presentados por Cecotrans, formándose una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 5.
- los epígrafes 2, 3 y 5 de la información presentada por Noatum, formándose una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 6.

15. El 30 de diciembre de 2014 se dictó una providencia de reiteración de solicitud de información a Tps. La contestación al citado requerimiento se recibió el 16 de enero de 2015. En la misma fecha se dictó una Providencia de reiteración de solicitud de información a la Autoridad Portuaria de Bilbao. La contestación al citado requerimiento se recibió el 9 de enero de 2015.

16. El 25 de febrero de 2015 se dictó una providencia de estimación de la solicitud de confidencialidad presentada por Tps, declarando confidenciales los anexos 1, 2, 3, 4 y 5 del escrito de contestación presentado por Tps el 16 de enero de 2015, formándose una pieza separada con la citada información, denominada pieza separada nº 7.

17. El 15 de abril de 2015 se dictó una providencia de solicitud de información a la empresa Noatum. La contestación al citado requerimiento se recibió el 11 de mayo de 2015.

18. De acuerdo con la resolución de incoación del expediente y con las sucesivas resoluciones de ampliación de la misma, son interesados en el presente expediente Atap, Cecotrans, Tps, Maersk, Egas, Asotrava, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y New, S.C.

19. El 1 de junio de 2015 se elaboró el pliego de concreción de hechos, convenientemente notificado a los interesados desde el 4 a 9 de junio de 2015. Se les otorgó un plazo de quince días hábiles para contestar y, en su caso, proponer las pruebas que considerasen convenientes.

20. Cecotrans solicitó la práctica de diversas pruebas, que fueron estimadas por providencia de 25 de agosto de 2015. En consecuencia:

- se requirió a la estibadora Noatum que acreditase en relación con el periodo 15 de julio a 30 de julio, la utilización de vehículos trailers (denominados *mafis*) mediante personal portuario adscrito a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao (Bilboestiba), concretando al efecto el día de su utilización, la franja horaria y el número de empleados portuarios adscritos.



- se incorporaron al expediente los documentos aportados en su día por Cecotrans Biz, S. Coop. en la pieza de medidas cautelares.
- se incorporaron al expediente los documentos aportados en su día por los demás expedientados, en su caso, en la pieza de medidas cautelares.

La cumplimentación del requerimiento se realizó en el 6 de octubre de 2015.

21. El 20 de octubre de 2015 se dictó providencia de cierre de la fase de instrucción con el fin de redactar la propuesta de resolución, de acuerdo con lo establecido en el artículo 33 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC)³.

22. El 14 de diciembre de 2015 el instructor del expediente dictó la propuesta de resolución que fue notificada a los interesados, otorgándoseles un plazo de quince días hábiles para que formularan las alegaciones que tuvieran por convenientes, así como para que propusieran la práctica de pruebas y actuaciones complementarias ante el CVC y la celebración de vista, en su caso.

En dicha propuesta el instructor propuso al CVC:

- Que declare la existencia de una infracción por la realización de conductas prohibidas por el artículo 1.1 de la LDC, consistente en una recomendación colectiva que tiende a uniformizar el comportamiento de los prestadores del servicio y reduce la libertad de las empresas al vulnerar la autonomía e independencia de comportamiento de los operadores que forman parte del acuerdo.
- Que declare, asimismo, la existencia de una infracción por la realización de conductas prohibidas por el artículo 1.1 de la LDC, consistente en una práctica concertada para alterar las condiciones del transporte horizontal en perjuicio de Noatum.
- Que considere responsable de la recomendación colectiva a Asociación de Transportistas Autónomos del Puerto de Bilbao (Atap).
- Que considere responsables de la práctica concertada a Centro de Contratación de Transportes de Vizcaya, S.Coop. (Cecotrans-Biz) y Transportes del Puerto de Santurtzi, S.Coop. (Tps).
- Que adopte el resto de declaraciones a que se refiere el artículo 53 de la LDC.

En sus alegaciones a la propuesta de resolución Cecotrans ha solicitado la práctica de pruebas y actuaciones complementarias ante el CVC.

³ Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, BOE nº 50, de 27 de febrero de 2008.



II. DESCRIPCIÓN DE LOS SUJETOS INFRACTORES

23. Asociación de Transportistas Autónomos del Puerto de Bilbao (Atap) (CIF: G95721742) es una asociación empresarial constituida al amparo de lo dispuesto en la Ley Reguladora del Derecho de Asociación Sindical, con domicilio en Edificio del Faro del Puerto, s/n - 1º de Santurtzi (C.P. 48980)⁴.

Entre sus fines estatutarios se encuentra la defensa y promoción de los intereses profesionales del sector del transporte que prestan su actividad esencialmente en el ámbito geográfico del Puerto de Bilbao.

24. Centro de Contratación de Transportes de Vizcaya, S.Coop. (CIF: F48116032), con nombre comercial Cecotrans-Biz, es una cooperativa de transportistas con domicilio en Capitán Mendizabal, 18 de Santurtzi (C.P. 48980).

Su objeto social es la prestación de servicios de transporte de mercancías en todas las modalidades posibles, así como las actividades auxiliares y complementarias necesarias para poder realizar los servicios referenciados y la compra para sus socios de recambios, accesorios, carburantes, aceites y demás materiales necesarios para el transporte.

25. Transportes del Puerto de Santurtzi, S.Coop. (CIF: F95726121), con nombre comercial Tps.Coop., es una cooperativa de transportistas con domicilio en Muelle A2 de la ampliación de Santurtzi (C.P. 48980).

Su objeto social lo constituye, entre otros, la explotación del negocio de transporte terrestre de todo tipo de mercancías y, en especial, aquellas que tengan por origen o destino los puertos marítimos, particularmente, el de Bilbao.

III. EL SERVICIO DE TRANSPORTE HORIZONTAL EN EL PUERTO DE BILBAO

26. Las conductas llevadas a cabo en este expediente afectan al llamado transporte horizontal de mercancías.

⁴ Ley 19/1977, de 1 de abril, sobre regulación del derecho de asociación sindical, BOE nº 80, de 4 de abril de 1977. Dicha Ley fue derogada por la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical, BOE nº 189, de 8 de agosto de 1985, en todo cuanto se opusiera a la misma, permaneciendo vigente la regulación referida a las asociaciones profesionales y, en particular, a las asociaciones empresariales.



Este servicio afectado por este expediente es el denominado transporte horizontal. El mismo implica el traslado de las mercancías desde el costado del buque hasta la zona de almacenamiento o depósito dentro del recinto portuario y viceversa. La mercancía a transportar empleando transporte horizontal puede estar recogida en *containers*, a granel, o en otros formatos. El transporte de cada una de estas mercancías implica diferentes requerimientos técnicos⁵. El Puerto de Bilbao dispone de terminales de mercancía general, de contenedores, de *roro* (*Roll On-Roll Off*), de graneles sólidos, de graneles líquidos, hortofrutícola y de automóviles⁶. Las conductas analizadas en este expediente afectan tan solo al transporte horizontal de contenedores que tiene una especificidad técnica suficiente como para considerarlo independiente.

27. Este servicio se encuadra por la legislación dentro de las actividades de carga y estiba y de desestiba y descarga. La legislación sectorial no considera esta actividad como transporte sino como servicio portuario dentro de las distintas categorías de servicios prestados en los puertos de interés general (art. 104 y 130 TRLPMM)⁷.

⁵ El transporte horizontal de contenedores puede ser prestado por trabajadores portuarios o por transportistas. En caso de ser prestado por trabajadores portuarios, este transporte se realiza mediante la utilización de los medios adscritos al servicio de manipulación de mercancías (vehículos tráiler "mafi"), mientras que su realización por transportistas se lleva a cabo mediante semirremolques portacontenedores debidamente acoplados a tracto-camiones no adscritos permanentemente al citado servicio.

Por el contrario para la descarga de la mercancía a granel se utilizan ordinariamente grúas con grapín y tolvas que descargan en camiones con volquete que lo transportan a los silos, o bien conductos de vacío. Los vehículos utilizados en el transporte horizontal de graneles no *containerizados*, nunca serán los mismos que los utilizados para transportar contenedores. Generalmente los medios humanos y materiales utilizados en el proceso de carga/descarga de graneles no son titularidad de las empresas estibadoras, sino de empresas especializadas en transporte y logística. Sin embargo, los medios auxiliares —tractores para apilar el granel, tolvas y grúas—, sí suelen ser titularidad de las empresas estibadoras y manejados por personal adscrito a las mismas. Otros bienes como bovinas de hierro, calderas, o bienes de proyectos de obra (maquinaria para obras, piezas de hormigón, etc.), también se transportan horizontalmente con los mismos medios que se utilizan para transportar contenedores, con la diferencia de que su carga en el buque se realiza mediante grúas de distinta tipología (grúas no *transtainers*). Los bienes de proyectos de obra que, por sus dimensiones, necesitan una base de apoyo, se transportan en contenedores tipo "*flat rack*", cuyas medidas no se ajustan a un contenedor estándar (con limitaciones en cuanto a ancho y alto).

⁶ Véase la descripción publicada en su página web por BILBAO PORT, *Muelles y terminales*, <http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/es/puerto/muelles/index.jsp>.

⁷ 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, BOE nº 253, de 20 de octubre de 2011; modificado por Ley 2/2012, de 29 de junio, BOE-A-2012-8745; Ley 2/2012, de 29 de junio, BOE-A-2012-8745; Ley 17/2012, de 27 de diciembre, BOE-A-2012-15651; Ley 2/2013, de 29 de mayo, BOE-A-2013-5670; Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, BOE-A-



El transporte horizontal, como parte de la operativa portuaria, es íntegramente intraportuario.

Empleando la excepción del citado artículo 130 TRLPMM, en el Puerto de Bilbao el transporte horizontal se presta de forma casi exclusiva por transportistas y no por trabajadores portuarios (operativa que, si bien no resulta habitual en otros puertos, está perfectamente amparada por la legalidad vigente y puede incluso generar ventajas en la competencia y en la competitividad)⁸. Esta circunstancia viene produciéndose desde hace al menos 30 años y es objeto de controversia por parte del sector de los estibadores⁹.

28. El servicio afectado por la práctica analizada en este expediente transcurre íntegramente dentro de las instalaciones del Puerto de Bilbao, con origen o destino en la terminal de contenedores sita en los Muelles A1 y A2 del Puerto de Bilbao gestionada por la empresa Noatum.

Noatum es la única empresa demandante de transporte horizontal de contenedores en los Muelles A1 y A2 del Puerto de Bilbao. Tiene por tanto situación de monopsonio o monopolio de la demanda¹⁰. Noatum contrata el transporte horizontal con tres operadores de transporte: Cecotrans, Tps y Reconsa.

Las cuotas de mercado de las empresas proveedoras del servicio de transporte horizontal en la Terminal de Contenedores son las siguientes¹¹:

2013-13425; Ley 22/2013, de 23 de diciembre, BOE-A-2013-13616; Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, BOE-A-2014-747; Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, BOE-A-2014-7064; Ley 14/2014, de 24 de julio, BOE-A-2014-7877; Ley 18/2014, de 15 de octubre, BOE-A-2014-10517; Ley 36/2014, de 26 de diciembre, BOE-A-2014-13612; Ley 48/2015, de 29 de octubre, BOE-A-2015-11644.

⁸ "3. Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes: (...) b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóviles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual. (...)"

⁹ Este asunto ha sido, incluso, judicializado. Ver Sentencia 29/12, de 20 de enero de 2012, del Juzgado de lo Social nº 5 de Bilbao, confirmada por Sentencia de la Sala de lo Social del TSJPV 654/2013, de 16 de abril de 2013.

¹⁰ Noatum es una de las 6 empresas estibadoras prestatarias del servicio portuario de carga y descarga en el Puerto de Bilbao. Véase la página web oficial del Puerto de Bilbao: <http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/es/servicios/empresas/index.jsp?nldSector=2>. Las otras empresas estibadoras son: Agemasa; Bergé Marítima Bilbao, S.L.; Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.; Marítima Candina, S.L.; Servicios Logísticos Portuarios, S.A.

¹¹ Los datos que en esta resolución aparecen entre corchetes se corresponden con la versión no confidencial de datos declarados confidenciales que aparecen en el expediente.



Cuotas de mercado. Transporte horizontal de contenedores				
	2010	2011	2012	2013
Tps	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%
Cecotrans	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Reconsa	[1-5]%	[1-5]%	[1-5]%	[1-5]%
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Noatum (folio 837, pieza separada nº 6)

IV. HECHOS PROBADOS

29. Tal como se recoge en el pliego de concreción de hechos del expediente y en la propuesta de resolución se consideran probados los siguientes hechos.

30. El 24 de junio de 2014 Atap anunció mediante diversos escritos enviados a la Autoridad Portuaria, a la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP), a las empresas transportistas del Puerto y la Autoridad Laboral su decisión de no prestar sus servicios respecto de los buques gestionados por Maersk (folio 1).

La práctica se iniciaría el 4 de julio de 2014 y tendría carácter indefinido.

La decisión de no prestar el servicio se adoptó “con el concurso de todos sus afiliados y por unanimidad”.

El 8 de julio de 2014 Atap publicó su intención de dejar sin efecto la comunicación realizada (folios 235-237).

31. El 17 de julio de 2014 Reconsa presentó una denuncia (atestado nº 2014-0057737-00000321) ante la Guardia Civil de Santurtzi (Bizkaia) por los daños sufridos en dos camiones de su propiedad entre el 15 de julio a las 19:30h y el 17 de julio a las 10:38h. Los daños fueron detectados el mismo día 17 de julio y a esa misma hora (folios 44-45).

Los vehículos se encontraban estacionados dentro de las instalaciones del Puerto de Bilbao en Santurtzi y sufrieron los siguientes daños:

- **vehículo matrícula 6332CCC:** daños en suspensión neumática mediante objeto cortante, daños en la toma de aire del compresor mediante el corte en uno de sus tubos, daños en la carlinga, daños en la entrada del filtro del tubo del gasoil, daños en todos los tubos del aforador mediante un corte realizado en los tubos de toma de gasoil, señal de aforador y toma de calefacción;
- **vehículo matrícula 0914FPJ:** daños en el radiador del aire acondicionado y del intercooler, daños en el tubo del gasoil, del aforador y rotura del mismo aforador, daños en las botellas de suspensión izquierda y derecha, daños en tuberías de aire y rotura



de la instalación del tacógrafo mediante el corte de sus cables y la rotura del desconector de corriente.

Reconsa declaró en la citada denuncia su sospecha de que los causantes de dichos daños eran otros camioneros del puerto vinculados a otras empresas de transporte de contenedores que se dedican como ellos a la descarga de contenedores dentro de la terminal Noatum del puerto de Bilbao en Santurtzi.

32. El 17 de julio de 2014 Noatum solicitó 3 camiones a Cecotrans y otros 3 camiones a Tps para realizar el servicio del transporte horizontal al buque Samaria, gestionado por Maersk, el día 18 de julio en jornada de 08:00h a 14:00h (folio 1054).

Cecotrans y Tps, sin previo aviso, no suministraron a Noatum los 6 camiones solicitados para realizar el servicio del transporte horizontal al buque Samaria.

A las 17:00h del 17 de julio de 2014, Noatum realizó un pedido de estibadores para realizar el servicio del transporte horizontal al buque Samaria el 18 de julio utilizando sus propias cabezas tractoras. No obstante, debido a una huelga de estibadores convocada para dicho día desde las 08:00h hasta las 20:00h, no se pudieron comenzar las operaciones hasta las 20:00h del 18 de julio de 2014.

El día 17 de julio Noatum recibe los siguientes correos electrónicos:

Tps: "Por las amenazas sufridas por los conductores, los transportistas se niegan a dar el servicio al Buque Samaria, por las razones que Noatum conoce de antemano"; "dada la situación de los transportistas no aseguramos que el buque Samaria pueda ser atendido" (folios 1159-1160).

Cecotrans: "informan los chóferes que iban a prestar el servicio (...) que no van a atender las operaciones de descarga del citado buque"; "esta mañana varios vehículos han sufrido desperfectos al intentar atender el Samaria, lo que ha provocado que nuestros transportistas ante este conflicto no hayan querido posicionar los camiones para este servicio. Rogamos tomen nota de tales circunstancias" (folios 83-84 y 1183-1184).

El resto de buques no gestionados por Maersk recibieron los servicios de descarga sin problema alguno (folio 190).

33. El 24 de julio de 2014 Noatum solicitó 3 camiones a Cecotrans y otros 3 camiones a Tps para la prestación del servicio de transporte horizontal al buque Glüecksburg "utilizado mayoritariamente por la línea Maersk" los días 25 y 26 de julio. El servicio debería prestarse desde las 08:00h del día 25 a las 14:00h del día 26.

Noatum, en previsión de una posible situación semejante a la ocurrida el día 17 de julio decidió asignar recursos propios a la operación y para ello solicitó



estibadores a la SAGEP. Esta conducta explica que el pedido de camiones fuera menor que el que se hubiese solicitado ordinariamente.

Cecotrans y Tps informaron a Noatum de que “algunos camiones habían tenido problemas de averías” y, por lo tanto, no podían ponerlos a disposición del servicio requerido. Cada una de ellas prestó el servicio tan sólo con uno de los tres camiones solicitados (folios 1044-1047).

Finalmente las operaciones se completaron efectivamente con medios propios de Noatum (por medio de estibadores portuarios).

El resto de buques no gestionados por Maersk recibieron los servicios de descarga sin problema alguno (folio 190).

34. Aceptando la alegación realizada por Cecotrans a la PR, se considera igualmente probado que el 22 de julio de 2014 dos transportistas que trabajaban para Cecotrans presentaron sendas denuncias (referencias 589D1402101 y 589D1402101) ante la Ertzaintza de Muskiz (Bizkaia) por los daños sufridos en los camiones de su propiedad el 18 de julio de 2014.

Los vehículos se encontraban estacionados frente a la terminal de contenedores, dentro del puerto comercial de Santurtzi y sufrieron los siguientes daños:

- **vehículo matrícula 6722DGB:** rotura por impacto de la luna delantera.
- **vehículo matrícula BI-1858-CJ:** rotura por impacto de la luna delantera.

Ambos transportistas declararon desconocer quién había podido ser el autor de los hechos (folios 1173-1174).

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

35. El presente expediente analiza la conducta de una asociación empresarial, Atap, que realiza a sus asociados una recomendación o decisión de no prestación de servicios respecto de los buques vinculados con una empresa, Maerks, por determinados cambios en su política comercial que, según la asociación, perjudican los intereses de los transportistas.

Igualmente, examina la práctica de dos de las empresas transportistas que contratan las labores de transporte horizontal con la empresa estibadora (Noatum) y que, de manera simultánea, dejan de prestarle el citado servicio a sendos buques gestionados por la empresa Maersk en tres días de julio de 2014 lo cual, dada la posición de estas empresas en el mercado, impide la descarga de los citados buques en condiciones normales.



Se pasa a realizar la valoración jurídica de ambas conductas.

1. Tipicidad

36. El artículo 1.1 de la LDC, prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o practica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional.

A. Existencia de infracción al artículo 1 LDC

a. Valoración de la conducta de Atap

37. Tal como ha quedado acreditado en la descripción de los sujetos infractores, Atap es una asociación de transportistas autónomos y tiene entre sus fines estatutarios la defensa y promoción de los intereses profesionales del sector del transporte que presta su actividad esencialmente en el ámbito geográfico del Puerto de Bilbao. Según estimaciones publicadas por la propia asociación, son más del 85% de los transportistas que operan en el puerto de Bilbao¹².

La actuación de las asociaciones empresariales está íntegramente sometida a la aplicación de la LDC por lo que están obligadas a respetar la autonomía de actuación comercial de sus miembros.

Así se recoge en diversas resoluciones de los órganos de competencia. Ya en 2004 el TDC estableció los principios que deben regir la conducta de las asociaciones profesionales y la aplicación de la LDC a las recomendaciones que de ellas emanan¹³.

La Ley de Defensa de la Competencia, (...), trata de salvaguardar la independencia de comportamiento, la libertad de emprender y la autonomía contractual de los operadores económicos. El principio de la independencia de comportamiento por parte de los actores principales resulta decisivo para el desarrollo de una competencia dinámica en beneficio de los consumidores finales.

Por eso, tal y como también el Tribunal ha expresado en otras ocasiones —como por ejemplo en la Resolución ya firme de fecha 19 de enero del año 2000 (Expte. 453/99, Expertos Inmobiliarios 3)— **“Cuando desde asociaciones, agrupaciones o**

¹² Publicado por la propia Atap en CADENA DE SUMINISTRO, *Diario on line para el sector del transporte y la logística*. <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-asociacion-de-transportistas-autonomos-del-puerto-de-bilbao-celebra-su-reunion-constitutiva/>

¹³ Resolución TDC de 13 de febrero de 2004, Empresas cárnicas, Expte. 556/03.



colectivos diversos se transmiten pautas de homogeneización de comportamientos, y no digamos precios y condiciones comerciales, se está vulnerando gravemente ese principio de independencia de comportamiento que resulta imprescindible para actuar con eficacia competitiva en los mercados por parte de todos y cada uno de los operadores económicos. Transmitiendo señales corporativas se intenta, y de hecho se consigue siempre en mayor o menor medida, coartar de alguna forma la libertad personal de comportamiento económico de los agentes individuales restringiendo en definitiva los derechos exclusivos de libre disposición sobre lo propio en que consiste la propiedad. (...). Las actuaciones concertadas y las pautas colectivas sobre el comportamiento de los agentes merman esos principios básicos de la solvencia e independencia de comportamiento necesarios para el eficaz despliegue de la competencia”.

La mera recomendación vulnera el artículo 1 de la LDC en tanto en cuanto restringe, o al menos puede restringir, la competencia al emitir indudables señales corporativas que transmiten pautas de homogeneización de comportamientos comerciales. (...).

38. La decisión adoptada por Atap de suspender la prestación de servicios respecto de los buques gestionados por Maersk constituye una recomendación o decisión colectiva de una práctica de boicot.

Esta recomendación o decisión de boicot hacia un tercero tiende a uniformizar el comportamiento de los prestadores del servicio y reduce su libertad al vulnerar su autonomía y la independencia de comportamiento de los operadores que debe regir en un sistema de libre competencia.

La existencia de una recomendación o decisión colectiva no es objeto de discusión, puesto que la propia Atap reconoce expresamente que realizó tal recomendación en su escrito de alegaciones a la propuesta de resolución (folios 1274-1275).

Este boicot a la citada empresa incluye la prestación del servicio de transporte horizontal (aunque éste sea contratado directamente por la empresa estibadora que en este caso es Noatum). No solo incluye este servicio, sino que su falta impide la descarga efectiva de la mercancía del buque y por tanto **paraliza la operativa portuaria ordinaria** con las consecuencias negativas que esta situación acarrea.

Analizados los datos de transportistas que realizan el transporte horizontal de Tps y Cecotrans, puede acreditarse que la práctica totalidad de los mismos son socios de Atap (tan solo uno de más de 80 no lo es) folios (piezas separadas nº 4, 5 y 7).

Vinculando estos datos a la idiosincrasia portuaria existente en el Puerto de Bilbao, una negativa coordinada de los socios de Atap a prestar este servicio resulta prácticamente imposible de contrarrestar. Esta situación agrava la relevancia del boicot realizado por la Asociación y le permite, ilegalmente,



emplearlo como medida de presión hacia cualquier empresa para que acepte condiciones comerciales más favorables para los transportistas.

39. Alega Atap que no se produjo ninguna negativa concreta de transporte por parte de ningún afiliado de Atap como consecuencia de la recomendación o decisión posteriormente anulada.

Debe afirmarse a este respecto, en primer lugar, que, a efectos de la tipificación de la conducta, resulta irrelevante que la decisión colectiva de Atap haya sido o no efectivamente seguida por sus miembros, o que no tenga carácter vinculante¹⁴. En efecto, el artículo 1 de la LDC pretende erradicar y castiga las actuaciones anticompetitivas potencialmente susceptibles de afectar a la competencia en los mercados, sin que sea preciso acreditar sus efectos.

En segundo lugar, debe considerarse que, a pesar de la publicación de la retirada del boicot, el hecho es que, durante los días 18, 25 y 26 de julio, trabajadores del sector se negaron a prestar el servicio de transporte horizontal exclusivamente respecto de los buques gestionados por la empresa Maersk.

Además, las empresas con que trabajan los transportistas alegan a Noatum que la no prestación del servicio se debe a “una negativa de los transportistas a prestar el servicio respecto de esos buques por las razones que Noatum conoce de antemano”. Informan, además, de que los chóferes que iban a prestar el servicio se niegan a “atender las operaciones de descarga del citado buque” (y no el de los otros). El día 24 alegan la existencia de “averías en algunos camiones” que tan solo impiden el servicio a los buques gestionados por Maersk.

Esta conducta se corresponde literalmente con el anuncio realizado por Atap.

Además, en este caso, la afirmación realizada por Atap de que sus trabajadores no realizaron el boicot es desmentida por los hechos.

Del examen cruzado del listado de afiliados remitido por Atap a la AVC (pieza separada nº 4) y del listado de transportistas destinados al transporte horizontal de los buques Samaria y Glüecksburg remitido por Cecotrans (pieza separada nº 5) se deduce que el 100% de los transportistas que no prestaron el servicio de transporte horizontal a dichos buques eran afiliados de Atap. Tan solo uno de los trabajadores de Tps que realizan transporte horizontal no es miembro de la Asociación (piezas separadas nº 4 y 7).

¹⁴ Véanse en este sentido las Sentencias del Tribunal Supremo, de 1 de diciembre de 2010, RJ/2010/8781, Federación Gremial de Panadería y Pastelería de Valencia y de 17 de marzo de 2003, RJ/2003/5474, FACONAUTO. Del mismo modo, la Resolución del Consejo Vasco de la Competencia de 7 de abril de 2014, Expte. 1/2012, Eizie-Tarifas Traducción.



40. Por todo ello debe concluirse que en el presente caso existe una decisión colectiva de no prestar servicios a tan solo a una determinada empresa adoptada “con el concurso de todos sus afiliados y por unanimidad”. Esta conducta tiene aptitud para afectar a la competencia y, de hecho, se ha producido una muy relevante afectación.

El anuncio a la Autoridad Portuaria, a la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP), a las empresas transportistas del Puerto y a la Autoridad Laboral de su decisión de no prestar servicios respecto de los buques gestionados por la naviera Maersk, incluye el transporte horizontal contratado por la empresa Noatum y constituye una recomendación o decisión colectiva de boicot subsumible en el art. 1.1. de la LDC.

b. Valoración de la conducta de Cecotrans y Tps

41. Ha quedado acreditado que Cecotrans y Tps no prestaron el servicio de transporte horizontal a Noatum respecto de los buques gestionados por la naviera Maersk los días 18 y 25 y 26 de julio de 2014. Su negativa simultánea y sustanciada en tres días no consecutivos conllevó que no se pudiera realizar efectivamente la descarga de los buques en tiempo y forma.

42. Tanto Tps como Cecotrans alegan en el expediente que no prestaron el servicio de transporte horizontal debido a la negativa de sus transportistas en el puerto de Bilbao en los días analizados.

A tal respecto procede manifestar, en primer lugar, que las empresas expedientadas no pueden exonerarse de la responsabilidad contraída trasladando la misma a los transportistas —cooperativistas o trabajadores autónomos contratados— encargados por ellas de prestar en efecto el servicio. Cecotrans y Tps tienen un contrato con Noatum en virtud del cual se obligan a realizar el traslado de los contenedores desde la borda del buque a la terminal de contenedores.

Esta prestación se incardina por esencia en la categoría de los contratos de arrendamiento de obra regulados en el Código Civil. En ellos el empresario se obliga no sólo a desarrollar una actividad, sino también a conseguir un resultado (el traslado del contenedor de un lugar a otro).

Cecotrans y Tps, obligadas al cumplimiento del objeto del contrato, tendrían que haber recurrido a conductores alternativos a los inicialmente llamados para realizar el transporte en el caso de que éstos -como notificaron ambas transportistas a la empresa estibadora- se negaran a prestar el servicio debido “a la situación de conflictividad”.



No se ha acreditado durante la instrucción del presente expediente que las empresas hubieran reaccionado con la diligencia debida exigible a todo empresario, ante la negativa de algunos transportistas a prestar el servicio, intentando la sustitución de los transportistas que se negaban a prestar el servicio o contratando servicios de transporte a otras empresas o autónomos distintos de los habituales.

La responsabilidad de las empresas únicamente podría exonerarse si existiese una causa de fuerza mayor que necesariamente debería haberse acreditado.

Para que exista causa de fuerza mayor que exonere del cumplimiento de un contrato resulta necesario que se verifiquen las circunstancias del art. 1105 del Código Civil. Este establece que, fuera de los casos expresamente mencionados en la ley y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que, previstos, fueran inevitables.

Tres son los requisitos exigidos por la jurisprudencia para poder apreciar la existencia de fuerza mayor¹⁵:

- que el suceso sea extraño y ajeno a la organización y control del incumplidor,
- que sea imprevisible y
- que no exista culpa en el incumplidor (debe probar que obró con toda la diligencia exigible para evitar la producción del evento).

Las empresas remiten el día 17 de julio de 2014 a Noatum los siguientes correos electrónicos:

Tps: “Por las amenazas sufridas por los conductores, los transportistas se niegan a dar el servicio al Buque Samaria, **por las razones que Noatum conoce de antemano**”; “dada la situación de los transportistas no aseguramos que el buque Samaria pueda ser atendido”.

Cecotrans: “informan los chóferes que iban a prestar el servicio (...) que no van a atender las operaciones de descarga del citado buque”; “esta mañana varios vehículos han sufrido desperfectos al intentar atender el Samaria, lo que ha provocado que nuestros transportistas ante este conflicto no hayan querido posicionar los camiones para este servicio. Rogamos tomen nota de tales circunstancias”.

Cecotrans ha aportado a la AVC dos denuncias por daños presentadas ante la Ertzaintza **el 22 de julio de 2014** para explicar su comportamiento el día 17. Solicita que las citadas denuncias “reciban el mismo trato que las denuncias presentadas por Reconsa el mismo día en que sufrió los daños y recogidas en los Hechos Probados”. Tal como se puede verificar en el apartado

¹⁵ STS 1039/1998, de 14 de noviembre de 1998, 7602/2004, de 23 de noviembre de 2004 y 4245/2013, de 18 de julio de 2013 y STS 5377/2014 de 19 de diciembre de 2014.



correspondiente se ha aceptado la alegación de incluir las citadas denuncias en los Hechos Probados.

Esta AVC considera que estas alegaciones acreditan precisamente que no se verifican los requisitos que se exigen para la concurrencia de fuerza mayor.

En primer lugar los propios correos de las empresas (unidos al anuncio realizado por Atap) hace que no pueda aceptarse el carácter de imprevisible de las circunstancias alegadas el día 18.

En segundo lugar teniendo en cuenta que prácticamente el 100% de los transportistas que en Tps y Cecotrans realizan transporte horizontal forman parte de la asociación Atap, que anunció en su momento la decisión de boicot, no puede considerarse que la circunstancia que genera la fuerza mayor sea ajena a las empresas.

Por otra parte, tampoco queda acreditado que las empresas hayan tomado las medidas a su alcance para garantizar la prestación del servicio contratado.

En el caso de Cecotrans presentó unas denuncias por daños en dos camiones que no pueden constituir justificación de su conducta. Las mismas fueron presentadas el 22 de julio de 2014, día siguiente al de recepción del burofax por el que se les notificaba la incoación de expediente sancionador y la propuesta de imposición de una fianza de 150.000€ como medida cautelar. Además se refieren a dos de los cerca de 70 camiones con que Cecotrans realiza ordinariamente el transporte horizontal. No consta en el expediente que la empresa haya tratado de que el transporte se realice con cualquiera de los camiones no afectados por los daños ni que se hayan realizado los contactos con la Autoridad Portuaria ni otras autoridades garantes del orden público para evitar posibles daños o desperfectos.

En el caso de Tps hace referencia a unas supuestas amenazas que no han sido, ni siquiera después de la incoación del expediente, objeto de denuncia y de las que no presenta prueba alguna.

Respecto del día 24 no existen ni denuncias, ni alegaciones de amenazas, ni desperfectos en camiones. En este caso Tps habla de "averías". Tan solo existe una negativa simultánea por parte de las dos empresas de prestar el servicio completo sin que se acredite que existan causas de fuerza mayor que pudieran justificar la conducta.

Además este día 24, tanto Cecotrans como Tps aportan un solo camión de los tres solicitados a cada una de ellas, sin que Noatum pueda realizar el servicio de transporte horizontal de acuerdo con el contrato suscrito con ambas empresas transportistas.



El hecho de que ambas empresas presenten un camión de los tres solicitados acredita que no existen problemas de seguridad para los camiones (uno de cada empresa lo hace sin problema).

Este CVC no puede por tanto aceptar una causa de fuerza mayor que justifique el comportamiento de cada una de las empresas cooperativas.

43. Las empresas contratadas por Noatum para la prestación del servicio de transporte horizontal en la Terminal de Contenedores son, como veíamos, Cecotrans, Tps y Reconsa. Éstas realizan, además, junto a otras empresas, otros tipos de transporte de mercancías por carretera.

En el periodo 2010-2013 Noatum ha contratado con las tres empresas transportistas, según información facilitada por ella misma, el [90-95]% del transporte horizontal. El resto lo realiza con medios propios lo que supone la prestación del servicio por estibadores.

Del transporte horizontal realizado por transportistas Tps y Cecotrans ostentan, de forma conjunta, el [95-100]% y Reconsa el [1-5]% restante.

Tal como ya se ha expresado en el epígrafe referido a la descripción del servicio de transporte horizontal en el Puerto de Bilbao, el transporte horizontal de contenedores tiene características técnicas lo suficientemente diferenciadas del transporte horizontal del resto de mercancías. Por ello no procede aceptar la alegación realizada por Tps en virtud de la cual su porcentaje de mercado sería menor porque incluye en el mismo todos los tipos de transporte.

44. Debe analizarse si de la conducta llevada a cabo por las dos empresas se deduce la existencia de una concertación entre las empresas.

Se entiende por práctica concertada aquella forma de coordinación entre empresas que, sin haber sido llevada hasta la conclusión de un acuerdo propiamente dicho, sustituye conscientemente el riesgo de la competencia por la cooperación práctica entre ellas¹⁶. Se entiende por tanto que se trata de conductas anticompetitivas que se derivan de una identidad de comportamiento que no se explican de modo natural por la propia estructura o condiciones de competencia del mercado y que, por esta razón, inducen a pensar en la existencia de acuerdos tácitos o formas de coordinación entre los operadores económicos que no pueden ser expresamente probados¹⁷. Estas prácticas

¹⁶ Sentencia TJCE de 14 de julio de 1972, As. 48/69, Imperial Chemical Industries Ltd./Comisión.

¹⁷ Resolución TDC de 15 de abril de 1999, Azúcares.



presuponen una modalidad de coordinación práctica entre las empresas afectadas, que sin necesidad de alcanzar un acuerdo formal entre ellas, elimina los riesgos de una competencia efectiva y sitúa a las participantes en unas condiciones de competencia que no se corresponden con las condiciones normales del mercado en el que operan¹⁸. Puede considerarse por tanto necesaria la presencia de dos componentes básicos para poder determinar la existencia de una práctica concertada: por una parte, un elemento material consistente en la actuación anticompetitiva en el mercado de dos o más empresas y, de otra, un elemento de carácter subjetivo o intencional de cooperación o coordinación práctica entre las empresas implicadas.

En los supuestos de práctica concertada, debe recurrirse a la prueba de presunciones. La aplicación de la prueba de presunciones en el ámbito del procedimiento sancionador está admitida por reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo¹⁹. De igual forma, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha manifestado que la prueba puede derivarse de la coexistencia de inferencias suficientemente fuertes, claras y concordantes o de similares presunciones de hecho no rebatidas²⁰. Este recurso ha sido utilizado también por el Tribunal Justicia de la Unión Europea, quien, de forma reiterada, ha manifestado que la existencia de una conducta contraria a la competencia puede inferirse de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de una explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia²¹. Los

¹⁸ Sentencias del TJCE de 6 de octubre de 2009, asuntos acumulados C 501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P y C-519/06 P, GlaxoSmithKline Services Unlimited contra Comisión de las Comunidades Europeas, y otros; de 5 de diciembre de 2013, asunto C-449/11 P, Solvay Solexis SpA/Comisión, y de 19 de marzo de 2015, asunto C-286/13 P, Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión.

¹⁹ SSTC 146/2014, de 22 septiembre de 2014 y 2/2015, de 19 enero de 2015.

En el mismo sentido, SSTs de 6 de noviembre de 2013, recurso 2736/2010; de 16 de febrero de 2015, recursos 940/2012 y 4182/2012.

²⁰ SSTDH de 4 septiembre de 2014, recurso 40514/2006, Caso Rudyak v. Ucrania; de 25 junio de 2015, recurso 28917/2005, Caso Anatoliy Kuzmin v. Rusia.

²¹ SSTJCE de 7 de enero de 2004, Asuntos acumulados C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 P, Aalborg Portland y otros/Comisión; de 25 de enero de 2007, Asuntos acumulados C-403/04 P y C-405/04 P, Sumitomo Metal Industries y Nippon Steel/Comisión; de 22 de mayo de 2014; Asunto C-35/12, Plásticos Españoles, S.A. (ASPLA)/Comisión.



extintos TDC y CNC, así como la actual CNMC, se han pronunciado en idéntico sentido²².

Así, cabe destacar la argumentación expresada en la siguiente Resolución²³:

En los procedimientos en materia de competencia es frecuente acudir a la prueba de presunciones para demostrar la existencia de una infracción, fundamentalmente cuando se trate de conductas colusorias. Las empresas que conciertan sus actuaciones no acostumbran a dejar rastro de sus convenios, si bien los resultados de éstos resultan evidentes, y de ellos se puede deducir la existencia de un acuerdo.

Finalmente, el Consejo Vasco de la Competencia, órgano resolutor de la AVC, también ha dictado resoluciones basándose en la prueba de presunciones²⁴.

La citada doctrina de la prueba de presunciones exige que la relación entre los hechos y los indicios de la existencia de la conducta infractora quede suficientemente razonada y que, en caso de que pudiesen concurrir razones alternativas justificativas de los hechos, se proceda a su análisis con expresión de la causa de su rechazo.

45. En el presente caso la negativa de Cecotrans y Tps a prestar el servicio de transporte horizontal a Noatum, respecto de los buques gestionados por la naviera Maersk, de forma simultánea y sustanciada en tres días no consecutivos, constituye el elemento material de la práctica concertada.

²² Resoluciones TDC de 13 de junio de 2003, Expte. 543/02, Trasmediterránea/Euroferrys/Buquebús; de 23 de septiembre de 2004, Expte. 567/03, Servicios Agua Tenerife; de 16 de febrero de 2005, Expte. 584/2004, Autoescuelas de Extremadura; de 18 de octubre de 2006, Expte. 598/2005, Panaderías de Valencia, de 12 de abril de 2007, Expte. R 713/07, Special Prices/Binter Canarias; Resoluciones CNC de 30 de julio de 2009, Expte. 652/07, Repsol/Cepsa/BP; de 12 de noviembre de 2009, Expte. S/0037/08, Compañías de Seguro Decenal; de 26 de octubre de 2011, Expte. S/0192/09, Asfaltos; de 25 de octubre de 2012, Expte. SA/CAN/0012/11 Transporte Ayuntamiento Las Palmas; de 10 de julio de 2013, Expte. S/376/11, Panaderías Pamplona.

Resoluciones CNMC de 8 de enero de 2015, Expte. S/0429/12, Residuos; de 20 de febrero de 2015, Expte. S/474/13, Precios Combustibles Automoción; de 5 de marzo de 2015, Expte. S/0488/13, Concesionarios Hyundai; de 5 de marzo de 2015, Expte. S/0489/13, Concesionarios Opel; de 5 de marzo de 2015, Expte. S/0486/13, Concesionarios Toyota de 28 de mayo de 2015, Expte. S/0471/13, Concesionarios Audi/Seat/VW; de 23 de julio de 2015, Expte. S/0482/13, Fabricantes de automóviles; de 23 de julio de 2015, Expte. S/436/12, DTS Distribuidora de TV Digital.

²³ Resolución TDC de 30 de septiembre de 1998, Expte. 395/94, Vacunas antigripales.

²⁴ Resoluciones CVC de 21 de mayo de 2013, Expte. 5/2012, Concurso Pinosolo; de 29 de abril de 2015, Expte. 7/2012, Autoescuelas de Vitoria.



Se trata de una actuación anticompetitiva en el mercado (al tratarse de una negativa a prestar el servicio a una determinada empresa por las causas citadas) de las dos empresas.

Ninguna de las dos empresas plantea problemas de descarga de buques ajenos a dicha empresa y ninguna lo hace fuera de las fechas señaladas para llevar a cabo el boicot a la citada empresa.

El comportamiento coincidente de las dos empresas se verifica en la no prestación del servicio de manera íntegra el día 18 de julio. Igualmente se manifiesta en la presentación de un único camión de los tres solicitados a cada una de ellas por Noatum los días 25 y 26 de julio.

Existe igualmente elemento de carácter subjetivo o intencional de cooperación o coordinación práctica entre las empresas implicadas.

Si cada una de las empresas hubiese realizado una conducta independiente, la negativa individual habría situado a su competidora en una clara posición de ventaja competitiva. Tps cuenta con 15 profesionales que ordinariamente realizan transporte horizontal, Cecotrans con 62 (folios 619-622 pieza separada nº 5 y 949 pieza separada nº 7). Además Tps ha trabajado en 2014 con 123 operadores y Cecotrans con 262 (folios 623-627 pieza separada nº 5 y 953-958, pieza separada nº 7). Estos datos muestran que cada una de ellas tiene capacidad de para prestar el total del servicio. La conducta idéntica llevada a cabo de manera simultánea por las empresas no tiene una justificación empresarial racional. De haber actuado cada una de las empresas de manera independiente, la posición de la que hubiese prestado el servicio se hubiese visto reforzada de cara a la empresa estibadora y esto habría redundado en beneficio claro de la transportista. Esta conducta requiere necesariamente de una coordinación.

La cuota de mercado conjunta de las dos empresas participantes en la práctica les permite paralizar la actividad de transporte horizontal en la terminal de contenedores. Estas empresas no se ven amenazadas en ningún momento por la posible reacción del tercer competidor dada su cuota de mercado residual (a pesar de lo cual sus camiones fueron inutilizados en un sabotaje denunciado a las autoridades antes de comenzar la práctica de boicot (folios 44-45).

Por otro lado solo una coordinación entre Cecotrans y Tps en la respuesta ofrecida a la solicitud de Noatum puede justificar el hecho de que ambas empresas presten el servicio con uno de los tres camiones solicitados a cada una de ellas.

No puede, por tanto, explicarse racionalmente la falta simultánea de prestación del servicio (y menos la prestación incompleta pero idéntica de los días 25 y



26) como una decisión adoptada por cada empresa de manera aislada e inconexa.

46. Esta conducta constituye por todo ello una práctica concertada que alteró las condiciones del transporte horizontal en la terminal de contenedores del Puerto de Bilbao. En consecuencia, la negativa de Cecotrans y Tps a prestar el servicio de transporte horizontal a Noatum, respecto de los buques gestionados por la naviera Maersk, de forma simultánea y sustanciada en tres días no consecutivos y la prestación por ambas del servicio de manera no completa con uno de los tres camiones solicitados en los dos casos, sólo puede explicarse como una actuación coordinada y conjunta, procedente de una concertación que se considera acreditada.

B. Clasificación de la infracción

47. El art. 62 de la LDC clasifica las infracciones a la competencia en tres tipos: leves, graves y muy graves.

Se considera infracción muy grave el desarrollo de conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la Ley que consistan en cárteles u otros acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas **entre empresas competidoras entre sí, reales o potenciales**.

La recomendación o decisión colectiva examinada en el presente expediente ha sido emitida por una asociación formada por transportistas autónomos del puerto de Bilbao (Atap) que compiten en un mismo mercado, por lo que la conducta prohibida debe clasificarse como falta muy grave.

Cecotrans y Tps son empresas de transporte de mercancías por carretera que compiten entre sí, por lo que la práctica concertada debe clasificarse igualmente como falta muy grave.

En consecuencia, las conductas objeto del presente expediente deben considerarse como infracciones muy graves del art. 62.4 a) de la LDC.

2. Antijuridicidad. La posible existencia de una exención legal

48. Atap alega su condición de asociación constituida al amparo de lo dispuesto en la ley reguladora del derecho de asociación sindical, entre cuyos objetivos está la defensa de los intereses de sus asociados, como amparo y justificación legal de la práctica efectuada, siendo ésta la conducta que se le imputa.



No existe en la ley reguladora del derecho de asociación sindical ningún precepto que exima del cumplimiento de la normativa de defensa de la competencia.

Cualquier defensa de intereses colectivos o particulares debe realizarse con pleno cumplimiento de la ley. La prohibición prevista en el artículo 1 LDC es objetiva, siendo irrelevante el fin último que el comportamiento colusorio pretenda obtener.

En consecuencia, debe ser rechazada esta alegación.

3. Los efectos en el mercado de las conductas típicas y antijurídicas

49. Para llevar a cabo la calificación de una conducta en los casos de infracciones cuyo objeto sea restringir la competencia no se exige prueba de los efectos reales de la práctica en el mercado²⁵.

La jurisprudencia europea ha manifestado al respecto que²⁶:

“procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, de cara a la aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1, la ponderación de los efectos concretos de un acuerdo es superflua cuando resulte que éstos tienen por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia (...).

A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que la distinción entre «infracciones por objeto» e «infracciones por efecto» reside en el hecho de que determinadas formas de colusión entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia (...).

Por tanto, procede considerar que un acuerdo que puede afectar al comercio entre Estados miembros y que tiene un objeto contrario a la competencia constituye, por su propia naturaleza e independientemente de sus efectos concretos, una restricción sensible del juego de la competencia”.

Igualmente, el Tribunal Supremo, ha afirmado que²⁷:

²⁵ Resoluciones CNMC de 18 de junio de 2014, Expte. S/0469/13, Fabricantes de Papel y Cartón Ondulado; de 22 de septiembre de 2014, Expte S/428/12, Palés; de 29 de octubre de 2014, Expte. S/0422/12, Contratos de permanencia; de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/12, Rodamientos Ferroviarios.

²⁶ Sentencia TJUE de 13 diciembre 2012, Expedia Inc. contra Autorité de la Concurrence y otros, C-226/11; de 20 de noviembre de 2008, Beef Industry Development Society y Barry Brothers, C-209/07; de 4 de junio de 2009, T-Mobile Netherlands y otros, C-8/08; de 8 de diciembre de 2011, KME Germany y otros/Comisión, C-389/10.

²⁷ STS 8357/2007 de 18 de diciembre de 2007.



“En cuanto a las alegaciones de la actora de que su comportamiento no tuvo efectos negativos en el mercado puesto que ni tuvo reflejo en los precios ni en el reparto del mercado ni, finalmente, en que las empresas sancionadas mantuviesen, mejorasen o incrementasen su poder de mercado, basta señalar dos cosas. En primer lugar que la sanción de las conductas comprendidas en el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia no requiere que se hayan producido tales efectos, sino tan sólo que puedan producirlos, lo que evitaría ya tener que examinar dichos argumentos.”

No obstante, los efectos producidos deben ser tenidos en cuenta para determinar la cuantía de la sanción, en virtud de lo establecido en el art. 64 de la LDC. Por ello, procede analizar los efectos producidos por las conductas analizadas.

50. La relevancia de la conducta debe ponderarse teniendo en cuenta que el transporte horizontal de contenedores es un servicio básico e indispensable en la operativa portuaria que tiene la aptitud de paralizar la descarga efectiva de los buques.

Aunque no directamente cuantificables, las noticias difundidas sobre la paralización del servicio de transporte horizontal de los buques de una empresa afectan directamente a la imagen y prestigio nacional e internacional del Puerto de Bilbao y perjudican su atractivo como destino de los buques de carga que no estén dispuestos a ceder a las exigencias pretendidas por el boicot.

El número total de contenedores que no fueron transportados a la terminal en los plazos contratados los días 18, 25 y 26 de julio fue de [1.900-2.000] TEU. Esta cifra supone la afección a un [35-45]% respecto de los contenedores que se tenían que transportar a dicha terminal el día 18 de julio y a un [50-60]% de los contenedores de los días 25 y 26 de julio de 2014 (folios 181 a 184, pieza separada nº 2).

Debido a la no prestación en tiempo del servicio de transporte horizontal contratado, Noatum se vio obligada a despedir a los equipos de estibadores que habían sido contratados para la descarga de la mercancía hasta el borde del buque para su posterior transporte horizontal, tanto el día 18 como los días 25 y 26 de julio de 2015, lo que generó a Noatum un coste adicional que no pudo repercutir a sus clientes.

Asimismo, las empresas que gestionaban los buques Samaria y Glüecksburg y los responsables de la mercancía transportada en los mismos sufrieron perjuicios por el tiempo extra en que los buques estuvieron paralizados en la terminal de Bilbao.

La efectiva prestación del servicio de transporte horizontal afectado por la práctica hubo de realizarse con personal portuario. El coste del servicio de



transporte horizontal es, como promedio, un [200-250]% superior si se realiza con personal portuario que si se realiza con transportistas contratados (folio 837, pieza separada nº 6).

4. Culpabilidad

51. Conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo -recogida asimismo por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en sus sentencias 761/2011 y 73/2012- en el ámbito de la responsabilidad administrativa no basta con que la conducta sea típica y antijurídica, sino que también es necesario que sea culpable²⁸. La culpabilidad es un elemento insoslayable cuando de la aplicación del derecho sancionador se trata y exige que la conducta realizada sea imputable a los expedientados bien a título de dolo bien a título de imprudencia, es decir, que el sujeto actúe deliberadamente o bien que actúe sin ser consciente -por haber obviado la diligencia que le resultaba exigible- de que su acto puede originar u origina agresiones a la libre competencia.

52. En el presente caso, la responsabilidad de Atap deriva de su anuncio consciente y público de no prestar servicios respecto de los buques gestionados por Maersk, coordinando el comportamiento de sus asociados. Atap alega en su descargo que dejó sin efecto el anuncio el 8 de julio de 2014.

Resulta claro que existió publicidad de un levantamiento formal del boicot. Sin embargo, la asociación tiene una relación directa con sus socios y los destinatarios de la publicidad no son por lo tanto aquellos. De hecho, el boicot fue ejecutado por los socios de Atap.

Además, la existencia de una recomendación o decisión en sí misma supone la vulneración de un precepto legal, por lo tanto debe concluirse que el anuncio formal de levantamiento del boicot no implica una exoneración de responsabilidad.

53. La responsabilidad de Cecotrans y Tps deriva de su negativa consciente y concertada a suministrar a Noatum los camiones solicitados para realizar el servicio del transporte horizontal de los buques gestionados por la empresa Maersk el día 18 y ofrecer cada una de ellas uno de los tres camiones solicitados los días 25 y 26 de julio de 2014 y de no haber realizado y

²⁸ STC 76/1990, de 26 de abril de 1990, STS de 12 de diciembre de 1995, de 14 de mayo de 1999, de 4 marzo 2002, de 19 diciembre 2002, de 18 marzo 2005, de 6 de julio de 2010 y STSJPV 761/2011, de 14 de noviembre de 2011 y 73/2012, de 6 de febrero de 2012.



acreditado todas las conductas a su alcance para garantizar la prestación del servicio.

5. Análisis de cuestiones procesales

A. Solicitud de práctica de pruebas

54. Cecotrans ha solicitado que se requiera a Noatum a fin de que acredite, en relación con el periodo 15 de julio a 30 de julio, la utilización de *mafis* por personal portuario adscrito a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao (Bilboestiba), concretando al efecto el día de su utilización, la franja horaria y el número de empleados portuarios adscritos.

Este CVC desestima la solicitud de práctica de dicha prueba, dado que es repetición de la prueba solicitada por la misma empresa en sus alegaciones al pliego de concreción de hechos y que fue estimada por el instructor y practicada convenientemente.

55. Cecotrans ha solicitado igualmente que se requiera a Noatum que aporte al expediente copia autenticada de los albaranes por prestación de servicios por parte de Cecotrans u otros documentos análogos a los partes de trabajo que constan aportados por ella, en los que se refleja la asignación de los camiones a los diversos buques en el periodo señalado de 15 de julio a 30 de julio de 2014.

Este CVC desestima dicha solicitud porque ya constan en el expediente las copias aportadas por dicha mercantil.

B. Solicitud de confidencialidad de la cifra de volumen de negocios

56. Cecotrans ha presentado el 11 de enero de 2016 un escrito en el que aporta su cifra de su volumen de negocios correspondiente a 2014 de manera desagregada por tipo de transporte.

En dicho escrito solicita al CVC que declare la confidencialidad de dicha información dado que contiene secretos comerciales y otros datos cuya divulgación no es necesaria a efectos del expediente.

No realiza justificación ni motivación alguna sobre las razones que podrían justificar dicha confidencialidad.

Aporta una versión no confidencial del escrito presentado consistente en la eliminación del mismo de todas las cifras.



57. En primer lugar debe plantearse que Cecotrans no motiva su solicitud de confidencialidad.

A pesar de ello, este CVC ha decidido analizar en qué medida el volumen de negocio de la empresa puede considerarse secreto comercial.

Tal como establece la Comisión Europea en su comunicación referente al acceso al expediente “cuando la divulgación de información sobre la actividad económica de una empresa pueda causarle un perjuicio grave, dicha información tendrá carácter de secreto comercial. Como ejemplos de información que puede considerarse secreto comercial cabe citar la información técnica y/o financiera relativa a los conocimientos técnicos de una empresa, los métodos de evaluación de costes, los secretos y procesos de producción, las fuentes de suministro, las cantidades producidas y vendidas, las cuotas de mercado, los ficheros de clientes y distribuidores, la estrategia comercial, la estructura de costes y precios y la estrategia de ventas”²⁹.

Considera este CVC que la cifra desagregada que indica la cifra de negocio de la empresa dividida por diferentes tipos de transporte podría, en algún caso desvelar datos comerciales de la empresa. No puede sin embargo concluirse que divulgar el volumen de negocio total de la empresa suponga perjuicio alguno para la solicitante.

Además, como se explicitará en el apartado posterior, referido a la determinación de la cuantía de la sanción, el art. 63 de la LDC establece que la imposición de las sanciones se realiza tomando en consideración el volumen de negocio total de la empresa infractora.

En consecuencia, procede desestimar la solicitud de confidencialidad presentada por la empresa, pero declarar de oficio la confidencialidad del dato correspondiente a la cifra desagregada de negocio de la empresa. Se constituye una nueva pieza separada en el expediente (la pieza nº 8) en que se incluyen los citados datos declarados en esta resolución confidenciales.

6. Determinación de la cuantía de la sanción

58. De conformidad con el artículo 63 de la LDC las infracciones muy graves podrán ser sancionadas con multa de hasta el 10 por 100 del volumen de

²⁹ COMISIÓN EUROPEA, Comunicación de la Comisión relativa a las normas de acceso al expediente de la Comisión en los supuestos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado CE, los artículos 53, 54 y 57 del Acuerdo EEE, y el Reglamento (CE) no 139/2004 del Consejo, 2005, DOUE nº C-325/7, de 22 de diciembre de 2005.



negocio total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa.

Con arreglo al artículo 64 de la LDC el importe de las sanciones se fijará atendiendo, entre otros, a los siguientes criterios: la dimensión y características del mercado afectado por la infracción, la cuota de mercado de la empresa o empresas responsables, el alcance de la infracción, la duración de la infracción, el efecto de la infracción sobre los derechos y legítimos intereses de los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos, los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción y las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas responsables.

59. Se ha discutido por las partes en sus alegaciones qué parte de su volumen de negocios debe ser tenido en cuenta por este CVC a la hora de calcular el importe de base de la multa. Según su alegación, el CVC no debe tomar en consideración el importe total del volumen de negocio de las empresas infractoras, sino tan solo el volumen de negocios que éstas dedican al mercado afectado por la práctica. En este caso, estaría discutiéndose si se hace referencia al volumen de negocios total de las empresas o al volumen de negocio referido al transporte horizontal.

Esta controversia ha sido aclarada con nitidez de modo reciente por el Tribunal Supremo. En la Sentencia en que el TS aborda la forma de cálculo de las multas establece³⁰:

La expresión "volumen de negocios" no es en sí misma conceptualmente diferente de la expresión "**volumen de negocios total**", como se ha destacado con acierto. Sin embargo, cuando el legislador de 2007 ha añadido de modo expreso el adjetivo "total" al sustantivo "volumen" que ya figuraba, sin adjetivos, en el precepto análogo de la Ley anterior (así ha sucedido con el artículo 63.1 de la Ley 15/2007 frente a la redacción del artículo 10.1 de la Ley 16/1989), 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. En otras palabras, con la noción de "volumen total" se ha optado por unificar el concepto de modo que no quepa distinguir entre ingresos brutos agregados o desagregados por ramas de actividad de la empresa autora de la infracción.

De esta sentencia se deduce con nitidez que el volumen de negocio que debe tomarse en consideración para el cálculo de la multa es el referido al volumen de negocio total de la empresa (como además de manera expresa dice la LDC) y no al volumen referido a la actividad concreta del transporte horizontal.

³⁰ STS de 29 de enero de 2015, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 3ª, Recurso de Casación 2872/2013.



60. En el presente caso, las conductas analizadas han tenido una afectación negativa en el mercado del transporte horizontal de contenedores en el Puerto de Bilbao.

Las prácticas constitutivas de infracción afectan al transporte horizontal de contenedores en el Puerto de Bilbao, lo cual, según información publicada por la Autoridad Portuaria supone el traslado de 630.888 contenedores anuales³¹.

El transporte horizontal de contenedores resulta imprescindible para la operativa portuaria. Su paralización impide la carga y descarga efectivas de los buques. Impide por tanto la actividad económica ordinaria en la terminal de contenedores.

En el Puerto de Bilbao se realiza casi íntegramente por transportistas.

El usuario directo de los servicios del transporte horizontal ha visto afectados negativamente sus intereses económicos legítimos de manera directa.

Los usuarios indirectos de los servicios han visto retrasado el servicio y experimentado los efectos negativos del boicot llevado a cabo por medio de la recomendación o decisión de Atap y de la práctica concertada de Cecotrans y Tps.

61. La práctica concertada llevada a cabo por Cecotrans y Tps se produce en tres días del mes de julio de 2014. La conducta finaliza después de remitida por la AVC a las partes noticia de la incoación del expediente sancionador y de la propuesta de medida cautelar realizada por el instructor del expediente.

Cecotrans ostenta un [40-50]% del mercado afectado y Tps un [50-60]%.

La práctica llevada a cabo por las empresas y su poder de mercado, imposibilitaron cualquier alternativa de prestación de servicio en condiciones económicamente aceptables para las clientes.

El volumen de negocio de Cecotrans en 2014 ha sido de 25.417.224,75 euros.

El volumen de negocio de Tps en 2014 ha sido de 12.415.417,51 euros.

En este caso, siguiendo precedentes de la CNC, se toma en consideración el volumen de negocio de las empresas referente al año 2014, en lugar del de 2015, como marca la LDC. Ello se debe a que, teniendo en cuenta la fecha de

³¹ BILBAO PORT, *Balance del Puerto de Bilbao 2014*, en <http://www.bilbaoport.es/wNS/docs/es/inicio/autoridad/memoriasypublicaciones/balances/balancede2014.pdf>.



la resolución, las empresas no cuentan todavía con la cifra de negocio del año inmediatamente anterior a la imposición de la sanción³².

62. La decisión de boicot se produce en junio de 2014 y se le da la máxima publicidad posible para que alcance sus efectos. No puede desconocerse que existe una retirada formal de la recomendación o decisión que sin embargo no impide la ejecución del boicot.

El artículo 63.1 *in fine* LDC establece que “el volumen de negocios total de las asociaciones, uniones o agrupaciones de empresas se determinará tomando en consideración el volumen de negocios de sus miembros”.

Con esta base jurídica se ha realizado el cálculo del volumen de negocio de la Asociación empresarial realizando una estimación del volumen de negocio de cada uno de sus miembros. Para ello se han empleado los datos disponibles en el expediente -teniendo en cuenta el número de operadores que han generado el volumen de negocio de cada cooperativa expedientada en el año 2014- y elegido los más favorables para la asociación. La cifra resultante de volumen de negocio individual se ha multiplicado por el número de socios de Atap y realizado la aproximación a la centena inferior. Según consta en la pieza separada nº 4 esta asociación tiene 420 asociados a 6 de octubre de 2014.

De acuerdo con el artículo 61.3 LDC “cuando se imponga una multa a una asociación, unión o agrupación de empresas y ésta no sea solvente, la asociación estará obligada a recabar las contribuciones de sus miembros hasta cubrir el importe de la multa”.

63. Teniendo en cuenta la gravedad de las conductas de boicot y sus efectos en el mercado; la escasa duración de la práctica, cuya paralización se produce sin embargo después de la incoación de un expediente sancionador y de la propuesta por parte del instructor de una medida cautelar; el carácter necesariamente disuasorio que las sanciones deben tener sobre las conductas de boicot y la proporcionalidad respecto de la infracción cometida por las diversas entidades participantes, este CVC considera que deben imponerse sanciones correspondientes a un 2% del volumen de negocios de las empresas y del volumen agregado medio estimado de los miembros de la asociación:

- en el caso de Atap, que realiza una recomendación o decisión colectiva de suspender la prestación de servicios de transporte horizontal contratado por la

³² Resolución de Comisión Nacional de la Competencia de 6 de mayo de 2010. Expte. SNC/0007/10, EXTRACO.



empresa Noatum por parte de sus socios, una multa sancionadora por importe de 800.000 euros.

- en el caso de Cecotrans y Tps, que realizan una práctica concertada consistente en negarse a prestar el servicio de transporte horizontal a Noatum los días 18, 25 y 26 de julio de 2014, una multa sancionadora por importe de 508.344 euros a la primera y de 248.308 euros a la segunda.

VI. RESUELVE

PRIMERO.- Declarar acreditada una infracción del artículo 1.1 de la LDC por la realización de una recomendación o decisión colectiva de boicot a una empresa de la que es responsable la Asociación de Transportistas Autónomos del Puerto de Bilbao.

SEGUNDO.- Declarar acreditada una infracción del artículo 1.1 de la LDC por la realización de una práctica concertada de boicot de la que son responsables el Centro de Contratación de Transportes de Vizcaya, S. Coop. y Transportes del Puerto de Santurtzi, S. Coop.

TERCERO.- Imponer las siguientes sanciones:

- a la Asociación de Transportistas Autónomos del Puerto de Bilbao una multa por importe de 800.000 euros.
- a Centro de Contratación de Transportes de Vizcaya, S.Coop. una multa por importe de 508.344 euros.
- a Transportes del Puerto de Santurtzi, S.Coop. una multa por importe de 248.308 euros.

CUARTO.- Ordenar a las entidades sancionadas el cese de la conducta infractora y prohibir la reiteración futura de conductas que tengan el mismo similar objetivo o lleven aparejado el mismo efecto.

QUINTO.- Ordenar a las personas jurídicas sancionadas que justifiquen ante la Dirección de Investigación de esta AVC el pago de la multa impuesta.

SEXTO.- Instar a la Dirección de Investigación de esta AVC para que asegure el cumplimiento íntegro y vigilancia de esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la AVC, y notifíquese a todos los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que, contra la misma, 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 desde su notificación.