



EBAZPENA (2006/01 Espedientea, ASETRAVI)

Osoko Bilkura

Juan Luis Crucelegui Garate Jauna
Javier Berasategi Torices Jauna
Joseba Andoni Bikandi Jauna

Vitoria-Gasteizen, ekainaren 18an, 2007an

Lehiaren Defentsarako Euskal Auzitegiaren (“Auzitegi” edo “LDEA”) Osoko Bilkurak, adierazi berri den kide osatzaileekin eta Ponente delarik JAVIER BERASATEGI TORICES Jauna, ondoko Erresoluzioa diktatu du 2006/1 Espedienteari dagokionez, inkoatua berau ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE BIZKAIA (ASETRAVI) deritzanaren kontra, ustez hautsi egin duela Lehiaren Defentsarako Lege (LDL) 16/1989aren Lehen artikulua, alegia-haustea legoke bere asoziatuei prezioak gomendatzeko erabakiak hartu izanean.

EGITEZKO AURREKARIAK

Instrukzio fasea LDEZ-ren aurrean

1. 2006ko apirilaren 27an, Lehiaren Defentsarako Euskal Zerbitzuak (“LDEZ” edo “Zerbitzua”), ASETRAVI-ren web orriaren bitartez, data bereko prentsa-ohar baten berri izan zuen, berorretan honako titular hau: “ASETRAVI-k bere asoziatuei gomendatu egiten die garraio tarifen igoera. Gasoleoa azken hileotan %8,4 goratzeak eskatzen du gutxienez %2,7ko altxatzea”.
2. Prentsa-ohar hau zenbait hedabidetan jaso izan zen 2006ko apirilaren 27 eta 28an.
3. LDEZ-ek ASETRAVIren konduktari iritzi zion izan zitekeela LDL-ko 1 artikulua hausten zeneko zantzu edo indizio arrazional, eta, horrenbestez, Zerbitzuak ofizioz espediente santzionatzailea inkoatzeko tramitea zabaldu zuen (Zerbitzuaren 004/2006 Espedientea).

2006ko maiatzaren 3an LDEZ-ek Lehiaren Defentsarako Zerbitzu estatalari igorri zion otsailaren 21eko Lege 1/2002, 1 apartatu, 2 artikuluan aurrekusitako informazioa. Lege hori Lehiakortasunaren defentsarako materialian Estatuaren eta Erkidego Autonomoen eskumenen koordinazioaren gainekoa da.

4. 2006ko maiatzaren 12an, Eskumenen Defentsarako Zerbitzu estatalak ofizio bat igorri zion LDEZ-ri eta berorretan ez zen adierazten ezin obiekzio eskumen deklarazioaren gainean.



5. 2006ko maiatzaren 25ean, LDEZ-ren Zuzendariak ASETRAVIren kontrako espediente zigortzailea inkoatzea erabaki zuen lehiakortasunerako praktika estugarriengatik, LDL-an debekatuak.
6. 2006ko ekainaren 2an, LDEZ-ek ASETRAVIri informazio eskakizun bat bidali zion. ASETRAVIren erantzuna, informazio eskakizun horri, bai eta espedienteari egin alegazioak, LDEZ-ek 2006ko ekainaren 28an jaso zituen.
7. 2006ko uztailaren 7an, LDEZ-k Egiteen Konkrezio Plegu bat onartu zuen, ASETRAVIk bere alegazioak egin zizkiona 2006ko uztailaren 28an.
8. 2006ko irailaren 26an, LDEZ-k txosten-propuesta bat jaso zuen Auzitegiari ondokoa proposatuz:

“LEHENIK: Aitor dezala LDL-eko 1.1 artikulua debekaturik dituen lehiakortasunerako praktika estugarrien izatea. Praktikok datoz bi konduktatik, honetara kontzeptatuak: “merkatu osoan edo parte batean lehiakortasuna eragotzi, estutu eta faltsezteko helduru duen gomendio kolektiboa, eta bereziki ere fundamentutzat dutenak: a) zuzenki edo zeharka, prezioen edo bestelako merkataritza edo zerbitzuen baldintza finkatzea (...)”.

BIGARRENIK: Kondukta debekatu hauen erantzule eduki dezala eta har ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (ASETRAVI), CIF: G48124291 zb., egoitza soziala Jesusen Bihotzeko Plazan, 5-5. Oina duelarik, Bilbon (KP 48011).

HIRUGARRENIK: Adopta ditzala LDL-ko 46 artikulua izendatzen dituen gainerako aitortpenak.”

Fase ebazlea LDEAren aurrean

9. 2006ko urriaren 6an, Auzitegiak ebatzi zuen: Espedientearen (2006/1 zenbakiz) tramiterako onarpena, Ponentetzat JAVIER BERASATEGI TORICES Jauna izendatzea eta ASETRAVIri Espedientea agerian jartzea, probarik proposa dezan eta Bistaren egitea eska.
10. 2006ko urriaren 23an, ASETRAVIren ordezkariak espedientea honetarako bidea izan zuen Auzitegi honen egoitzan.
11. 2006ko azaroaren 3an, ASETRAVIk proba dokumentalen praktika eskatu zuen, bere idatziarekin bat zetozelarik eskaturiko dokumentuak eta Bistaren egitea. 2006ko azaroaren 8an, Auzitegiak onartu zuen espediente barrura sartzea ASETRAVIk aurkezturiko dokumentu guztiak eta bistaren egitearen gaineko erabakia atzeratu egin zuen. 2006ko azaroaren 28an, ASETRAVIk praktikatu proben bere idatzia aurketu zuen.



12. 2006ko abenduaren 11n, Auzitegiak Bistarako eskakizuna ukatu zuen, ez baitzen behar gertakarien konprobaziorako edo kalifikazio juridikorako, horrela fase probatorioari azken eman zitzaion eta ireki egin zen konklusioen tramitea. 2007ko urtarrilaren 9an ASETRAVI-k konklusioen gaineko bere idatzia bidali zuen.

13. 2007ko urtarrilaren 15ean, Auzitegiak hobeki probeitzeko diligentziak onartu zituen, ASETRAVI-ri eskatu zitazion: (a) 2005ko urriaren 18an garraiolarien eta zamatzaileen erakundeek harturiko akorduen kopia, halaber Sustapen Ministerioari; (b) fakturazio datuei eta ASETRAVI-ko kideen merkatu kuota datuei (guztiak batera hartuta) buruzko iruzkinak, aipatuak “Garraioa, profesionalizaziora buruz” izeneko artikuluan, argitara emana “Guía de la Dirección de personas en la Era del Conocimiento” deituan, “Estrategia Empresarial” argitaletxeak 2002an apailatua; eta (c) egin gogo lituzkeen alegazioak oro. ASETRAVI-k erantzun zuen idatzi baten bitartez, Auzitegi honetan sartua 2007ko otsailaren 6an. Idatzi horretan ASETRAVI-k ekarri zuen “Merkataritzen Garraioko Komite Nazionalak Adoptatu Akordio eta Konklusioak”, Enpresa Zamatzaileen eta Sustapen Ministerioa ordezkatzeko dituzten Asoziazio Nagusiak, 2005ko urrian datatua. Horrez gain, ASETRAVI-k jakinarazi zuen “Estrategia Empresarial” aldizkarian argitara emanak informazio iturritzat hartu zituela 2000ko txosten sektorialak, ASETRAVI-tik kanpokoak. Azkenik, ASETRAVI berretsi egin zen Espedientearen tramitazioan aurkeztu idatzi eta ekarri probetan.

14. 2007ko ekainaren 18an Auzitegiak erabaki eta ebatzi zuen presenteko Espedientea.

15. Interesatua da ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE BIZKAIA (ASETRAVI), CIF-a duela G48124291, eta goitza soziala Jesusen Bihotzean, 5-5. Solairua, Bilbo (KP 48011).

EGINTZA FROGATUAK

16. ASETRAVI da “merkataritza garraioko zerbitzu publikoan diharduten enpresa pribatuen Elkargo Profesionala, jardunbide horretarako interes profesional eta orokorren defentsan ari dena”¹² Elkargoak badu obratzeko pertsonalitate juridiko propio eta osoa³. ASETRAVI-k helburu funtsezkotzat ditu, besteak beste, “bere eskumeneko materietan, orientabide orokorrak ezartzea”³ bere filiatuei eragiten dien alorretan, eta “parte hartzea merkatuko lehiaren perfektionamentuari, kontingentziei eta profesiora sartzeari dagozkion kontuen erregulazioan, kooperatzea prezio eta tarifen informazioan, interbenituz aurretiazko instantzietan lehia desleialari dagozkion gaien arbitrajea”⁴

¹ ASETRAVI-ren Estatutuak, (LDEZ-ren Espedientea, 115 folioa eta ondokoak, 1 artikulua).

² ASETRAVI-ren Estatutuak, 3 Artikulua.

³ ASETRAVI-ren Estatutuak, 7 Artikulua.

⁴ ASETRAVI-ren Estatutuak, 7 Artikulua.



17. ASETRAVI-k bere jarduna dauka “eremu probintzian, eta hortaz, Bizkaiko lurraldean bere egoitza eta jarduna izan eta ASETRAVI-n onarturiko enpresa guztietan du eragin”⁵
18. ASETRAVI-k, LDEZ-en rekerimentuz, ekarri informazioaren arabera, 2006ko ekainaren 12an elkargoak bazituen 320 elkartekide⁶. Bestalde, bere prentsa-oharrean (2006ko apirilaren 27a) ASETRAVI-k aipatzen ditu “500 kide, 3000 pertsona baino gehiago enplegatzen dituztenak eta badituzte 2000 ibilgailu bere esku...”⁷ Horien artean, “badira elkartekide batzuk, autonomo diren aldetik, beren enpresaren jabe direnak eta bere izen eta ordezkartzan dihardute. Bestalde, badira elkarturiko enpresak, jardunerako eskubidean onarturiko forma juridiko diferenteen pean bilduak direnak”⁸
19. “Estrategia Economica” aldizkariak 2002ko artikulua batean dio ezen ASETRAVI-k Bizkaiko garraio jardunaren %80 inguru hartzen duela, eta kide zaizkionek, denetara harturik, 216 milioi euro inguruko faktura.⁹
20. ASETRAVI, aldi berean, parte da Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM) deituan, “sektorearen %75” ordezkatzeko duen erakundea, kazetaritza informazioaren arabera¹⁰. ASETRAVI-k berak aipatzen du akta batean CETM dela Garraioko Komite Nazionalen garraioko erakunderik handiena: “Berriki Garraioko Komite Nazionalerako hauteskundeak izan dira, non Garraioko Erakunde diferentek lortu duten zeinek bere errepresentatibitateari ados doakion ordezkartza. Alde hortatik, CETM-ek berriro ere majoria atera du, 125 kideetik 71 erdietsirik, esan nahi da, lehen zuten majoria absolutuari eusten diola.”¹¹
21. ASETRAVI-k bere jarduna duen sektoreak krisi ekonomikoa pairatu izan du azken urteotan, berori heldu zaiolarik zenbait faktoretatik, horietan nabarmentzeko da gasoleoaren goititze etengabea eta kostuen goratzeen eragina merkantzia garraioen usuarioen gain jartzeko eragozpena.

⁵ ASETRAVI-ren Estatutuak, 5 Artikulua.

⁶ ASETRAVI-ren LDEZ-aren 2006ko ekainaren 2ko informazio eskariaren Erantzuneko 3 Dokumentua (LDEZ-ren Espedientea, 93tik 102 foliora)

⁷ LDEZ-aren Espedientea, 40 folioa.

⁸ ASETRAVI-ren erantzuna LDEZ-aren 2006ko ekainaren 2ko informazio eskariari (LDEZ-aren espedientea, 40. folioa)

⁹ ASETRAVI-ren erantzuna LDEA-ren hobeki probeitzeko diligentziari: “LDEA-ri aipuegiten dion informazioa, hirugarrenen bidez argitaruriko informazioa da, erabili zutena artikulua apailatzeko informazio iturritzat, 2000. urteko informe sektorialak, ASETRAVI-ri arrotz eta kanpoko zaizkionak”. LDEA-ren Espedienteko 78. orrialdea. Nahiz SETRAVI-k baieztatzen duen ezen argitaratu informazioak ez duela asoziazioa iturritzat, ez du informazio horren fiabilitatea kontradiktatzen ez kuestionatzen, beraz Auzitegiak kontsideratzen du Asoziazioko kideen egungo pisu ekonomikoaren balio indikatiboa duela.

¹⁰ ASETRAVI-k LDEA-ren aurrera ekarririko proba-idatziko 2 dokumentua: “20 minutos” egunkarian agerturiko berria 2006ko urriaren 11n goiburu hau duelarik “Garraiolarien lanuzte indefinitua deitua urriaren 17az hara”. (LDEA-ren Espedientearen 15-16 folioa)

¹¹ ASETRAVI-ren erantzun-idatzia LDEZ-en informazio errekerimentuari, 4 Dokumentua: “ASETRAIVI-ren Zuzendaritzaren Biltzarreko Akta, 2005eko otsailaren 13a, Buru Nagusiaren txostena” (LDEZ-en Espedientea, 79 folioa).



22. Sektorearen krisi historikoa eta asoziazio profesionalen erreklamazioek Administrazioa behartu dute zenbait neurri hartzera egoera hori arintzeko asmotan.

23. 2001ko urtean, Sustapen Ministerioak ezarri zuen “Errepideetan gaindiko merkantzien garraio merkatuaren behatokia” (Merkatuaren Behatokia), gardentasun eta lehiakortasun handiagoa ezartzeko asmoz.

“Orain aurkezten den argitalpenak, “Errepideetan gaindiko merkantzien garraio merkatuaren behatokia”, bere xedetzat dauka Errepideetan gaindiko Garraioen Zuzendaritza Orokorren egindako informazio eskariei erantzun ematea; eskariok garraio jardunarekin alde edo moldez zerikusia duten kolektiboetarik datoz.

“Behatoki” honek xede nagusi dauka errepideetan gaindiko merkantzia garraioaren merkatuak daukan bilakabidearen ikerketa periodikoa egitea, eskeintzaren zein eskariaren aldetik so eginez, bai eta jardunaren kosteei dagokionaren aldetik. Horrela merkatu horretan gardentasun handiagoa sartu nahi da, nahi da halaber enpresen eskura informazio zehatzagoa ekarri erabaki enpresarialetarako baliogarri izan dakien.

“Errepideetan gaindiko merkantzien garraio merkatuaren behatokia” hiru bloketan egituratua da: eskeintza, eskaria eta garraioen kostoa. Lehengo biak Zuzendaritza Orokorrean elaboratu dira, oinarrituz erakunde batzuek bururutiko ikerketa zenbaitetan, Sustapen Ministerioa beraren ikerketa kasu, baina eta modu partikularrean, Garraiolarien Errolda Orokorrean eta Errepidean gaindiko Garraioaren Jardun Auxiliari eta Konplementarioen Erroldan datozen datu eta xehapenetan baliatuaz.

Jardunaren kostuei dagokiena, ordea, emaitza da 2000.ko lehen hilez geroztik lan-talde bat eginez datorren lanaren, non, Zuzendaritza Orokorren patrozinoaren pean, Errepidean gaindiko Garraioaren Kominite Nazionalean sartuak diren asoziazioek, zamatzailen ordezkariekin batera (AECOC, AEUTRANSMER eta TRANSPRIME), debatitu baitituzte sakonki argitaratzen diren kostoen egituretan datozen aspektu bakoitz eta guztiak. Lan-talde hau, gatazka sasoian eratua, dialogo ireki eta eraikitzailearen forutzat agertu da; dialogo, garraiolari, bitartekari eta garraio publikoaren usuarioen artekoa. Berori da, beraz, etsemplu argi bat geroan zernolako bidea hartu behar den jakiteko errepidean gaindiko merkantzia garraioa jardunean partaide direnen artean.

“Behatokiak” hartzen ditu bere ezaugarri tekniko definituriko hamabost ibilgailuren kostoen egiturak, gogoan hartzen du halaber ibilgailuen zertarakoa. Bere xedea da errepideetan gaindiko garraioan ari diren enpresentzat orientagarri izatea, juizio-elementu fidagarriak haien esku jarriaz, zeinetan oinarriturik parte kontratugileak ezar dezaten libreki hobekien irizten dien prezioa, oinarri kontrastatuen gainean ari diren ziurtasunez. Informazio honen konplementagarritzat eta xede bererakin, laster asko jarriko da funtzionamenduan, Sustapen Ministerioaren web orriaren bitartez, kosteen simulazio programa, zein Errepidean gaindiko Garraio Orokorreko Zuzendaritza apailatzen ari baita”¹² (azpimarratzea Auzitegiarena)

¹² Merkantzien Garraioaren Behatokiazko informazio oro eskura dago Sustapen Ministerioaren web orrialdean:



24. Txostenaren sarreran aldarrikatu preziorako libertatea, “Observatorio de Costos” edo Kostuen Behatokia” deituari dedikatu sekzioan enfatizatua zetorren:

“Ez da, beraz, Behatokian bilatu behar garraio jakin baten prezioaren determinazio zuzena, determinazio hori litzatekeenez gero tarifaren xedea, Behatoki hau ez da horretarako. Beronen egitekoa da juizio-elementu fidagarriak ekartzea, horietarik hasita, parte kontratugileak ezar dezakete libreki hobekien irizten dien prezioa, oinarri kontrastatuen gainean ari diren ziurtasunez.”¹³

25. Kostuen kalkulurako metodologiari zaionez, “Kosteen Behatokia” sekzioak ondokoa adierazten zuen:

“Bi xede hauen erdiestea bermatzeko, abaiatu izan da kosteen egitura batetik, berori kontsentsuatua Errepidean gaindiko Garraioaren Komite Nazionalaren eta gorago aipatu zamatzailleen enpresen asoziazioen talde teknikoaren artean, oinarritzat harturik errepidean gaindiko garraio ibilgailu baten esplotazioak dakartzan kostu errealean ikerketa zehatza, ikerketan inola ere ez dute izan lekurik Behatokiak bere zerbitzuak eskeintzen dizkion alde batak ez besteak egindako balorazio subjektiboek.

Behatokiak badu, beraz, ibilgailu baten esplotazioak merkantzia tipo deituriko garraio enpresa bati dakartzkion batez-besteko kostuen analisia. Merkantzia tipoko garraio enpresatzat hartzen da haina zein kudeaketa kriterio minimo batzuei atxikia den, aski direnak enpresaren harreman merkantiletan egoera orekatuari eusteko.

Zail delarik kuantifikatzea garraio enpresak jasan ditzakeen kostu ez-zuzenak (garraio bolumenarekin ez dute nahitaez erlazio zuzenik), aintzatan harturiko batez-besteko kostuak kostu zuzenak dira, horri gehitu behar zaizkiolarik garraio enpresari bere kudeaketa, komertzializazio eta abarretarik datozkionak (ez-zuzenak).”¹⁴

26. Merkatu Behatokiak bazuen halaber atal bat “Enpresak bere kostuak hobe ditzakeen efizientzia kriterioak” deituari eskeinia:

“Aurreko apartatuan batu izan diren zifrek, sarreran adierazi denez, errepresentatzen dituzte errepideetan gaindiko garraio enpresa batek eskuarki dituenak. Hala ere, zifron izaera orientagarria harturik eta gure enpresen efizientzia handitu eta, beraz, emaitzen eta garraioaren merkatu europarrean hobetzea permiti dezakeen informazio konpletua eskeintzeko

<http://www.fomento.es/MFOM/LANG> CASTELLANO/DIRECCIONES GENERALES/TRANSPORTE POR CARRETERA/SERVICIOS TRANSPORTISTAS/OBSERVATORIO COSTES/mercancias.htm

¹³ Observatorio de Mercado, 2001eko maiatza, 11 orrialdea.

¹⁴ Observatorio de Mercado, 2001eko maiatza, 11 eta 12 orrialdeak.



asmoz, ondoren erakusten dira aspektu batzuk zeinetan hobekuntza praktikoak sartzeak aipaturiko kuantien jeistea ekar lezaketen.”

27. Efizientzia irizpide edo kriterioak ziren: “Ibili kilometroak eta hutsik ibilitakoaren portzentajea”, “Ibilgailuaren erosteko prezioa”, “Finantziazioa”, “Aseguru poliza”, “Erregaia” eta “Pneumatikoak”.

28. “Erregaiari” dagokionez, txostenak ondokoa iradokitzen zuen:

“Kontzeptu honetan, kostuaren kalkulurako enplegatu den erregaiaren prezioa, gasolidegietako batez-beste prezioari 5 pesetako deskontua aplikatuz datorren emaitza da, usteko da deskontu horretara garraio publikoan ari diren enpresa guztiak hel daitezkeela.

Delako deskontu hori, ordea, 8 peseta litroko izateraino emenda daiteke enpresa, kooperatiba eta komertzializazio sozietateak autokontsumoa dutenetan, beraz kontzeptu honetan gastuak proportzionalki gutxitu egingo lirateke.”

29. Sustapen Ministerioak 2006 arte “Merkatuaren Behatokia” deituaren 11 txosten argitaratu ditu. Txosten hauen egiturak beti bat irauten du salbu eta, 2006az geroztik, Prezioen Behatoki baten kreaioari dagokionez, lehengo hiru blokeen ondoan (eskeintza, eskaria eta garraioaren kostua) egina. Beraz, txosten guztietan dator aipuren at prezioen libertateaz, kostuen kalkulurako metodologiaz eta kostoak hobetzeko efizientzia irizpideez. Adibidez, “Observatorio de Mercado” 10 zenbakian, 2006ko urtean argitaratua, ondokoa ezartzen da:

30. Preziorako libertateaz:

“Observatorio de Costes” delakoak, bere ezaugarri teknikoek definituriko hamabost ibilgailuren kostu zuzenen egitura dakar, baina ibilgailu bakoitzaren jardun mota ere aipatzen da. Berorren xedea da orientagarri izatea errepidean gairako garraio enpresentzat, epaitzeko elementu fidagarriak eskura jarriaz; elementu horietatik abiatuz, parte kontratugileak ezar dezakete libreki hobekien irizten dien prezioa, oinarri arrazionalki kontrastatuen gainean ari diren ziurtasunez. Interesatuen eskura dago, Sustapen Ministerioaren web orrian (www.mfom.es), ACOTRAM kostuen simulaziorako programa informatikoa, zeinarekin ibilgailu baten kostuen egitura kalkulatu daiteke enpresa bakoitzaren datu errealetatik abiatuz.”¹⁵

“Ez da, beraz, Behatokian bilatu behar garraio jakin baten prezioaren determinazio zuzena, zeren determinazio hori tarifa baten xede propioa bailitzateke, eta horretarako ez da Behatoki hau. Honen xedea da juizio-elementu fidagarriak eskura jartzea zeinetatik abiatuz parte kontratugileak

¹⁵ Observatorio de Mercado, 10. alea, 2006 urtea, “Sarrera”, 5. orrialdea.



ezar ahal dezaten libreki hobekien irizten dien prezioa, oinarri arrazionalki kontrastatuen gainean ari diren ziurtasunez.”¹⁶ (azpimarratzea LDEArena)

31. Kostuen metologiak:

“Bi helburu hauen erdiesteko, kostuen egitura batetik abiatu izan da, berori kotsentsuatu Errepidean gaindiko Garraioaren Komite Nazionalaren eta gorago aipatu zamatzailen enpresa asoziatuen talde teknikoaren artean. Horretarako, oinarri hartu da, errepideko garraioko ibilgailu baten esplotazioak dakartzan kostu erelen ikerketa zehatz bat, inoiz ere ez da lekurik utzi Behatokiak bere zerbituzak eskeintzen dizkien bi parteetarik balioztapen subjektiboei.

Behatikoak badu, beraz, ibilgailu baten esplotazioak merkantzia tipo deituriko garraio enpresa bati dakartzkion batez-besteko kostuen analisia. Merkantzia tipoko garraio enpresatzat hartzen da haina zein kudeaketa kriterio minimo batzuei atxikia den, aski direnak enpresaren harreman merkantiletan egoera orekatuari eusteko. Behatoki honek aurkezturiko kostu zuzenak batez-beste nazionalari dagozkionak dira; berau atera izan da ponderatuaz probintzia bakoitzeko kostuak honek errepidean gaindiko garraioan duen pisu edo inportantziarekin. Gastu probintzialen arteko aldeak batzuetan agerikoak dira, batez ere pertsonalaren gastuetatik datozelarik.

Zail delarik kuantifikatzea garraio enpresak jasan ditzakeen kostu ez-zuzenak (garraio bolumenarekin ez dute nahitaez erlazio zuzenik), aintzatan harturiko batez-besteko kostuak kostu zuzenak dira, horri gehitu behar zaizkiolarik garraio enpresari bere kudeaketa, komertzializazio eta abarretarik datozkionak (ez-zuzenak).”¹⁷ (azpimarratzea LDEArena)

32. “Enpresak bere kostuak hobe ditzakeen efizientzia-irizpideez”¹⁸:

““Aurreko apartatuan batu izan diren zifrek, sarreran adierazi denez, errepresentatzen dituzte errepideetan gaindiko garraio enpresa batek eskuarki dituenak. Hala ere, zifron izaera orientagarria harturik eta gure enpresen efizientzia handitu eta, beraz, emaitzen eta garraioaren merkatu europarrean hobetzea permiti dezakeen informazio konpletua eskeintzeko asmoz, ondoren erakusten dira aspektu batzuk zeinetan hobekuntza praktikoak sartzeak aipaturiko kuantien jeistea ekar lezaketen.”¹⁹ (azpimarratzea LDEArena)

33. 2001ko maiatzean erakutsiriko efizientzia irizpide edo kriterioen (“Ibili kilometroak eta hutsik ibilitakoaren portzentajea”, “Ibilgailuaren erosteko prezioa”, “Finantziarioa”, “Aseguru poliza”, “Erregaia” eta “Pneumatikoak”) ondoan, orain beste hauek badatoz: “Eroste zentralen kreaioa”, “Komertzializazio zentralen kreaioa”,

¹⁶ Observatorio de Mercado, 10. alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 7. orrialdea.

¹⁷ Observatorio de Mercado, 10. alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 7 eta 8 orri.

¹⁸ Observatorio de Mercado, 10. alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 39tik 42rako orri.

¹⁹ Observatorio de Mercado, 10. alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 39 orri.



“Paguak”, “Kostuen emendatzea, efizientzien hobekuntzatik datozenak” eta “Gardentasuna”

34. “Erregaiak”, txostenak iradokitzen du:

“Kontzeptu honetan, kostoaren kalkulurako enplegatu den erregaiaren prezioa, gasolidegietako batez-besteko prezioari 0,03 eurotako (5 peseta) deskontua aplikatuz datorren emaitza da, usteko da deskontu horretara garraio publikoan ari diren enpresa guztiak hel daitezkeela. Ibilgailu mota batzuetan deskontua handiagoa hartu izan da, tamainu enpresarial handiagoagatik. Delako deskontu hori, ordea, litroko 0,048 euro (8 peseta) izateraino emenda daiteke enpresa, kooperatiba eta komertzializazio sozietateak autokontsumoa dutenetan, beraz kontzeptu honetan gastuak proportzionalki gutxitu egingo lirateke.

-Orobat, ibilgailuaren gidatze egokiak kontsumoen gutxitze nabarmena dakar. Alderdi honetan, zirikusi handia dauka gidari profesionalen formazioak, beronetan garraiolari eta zamatzailak parte har dezakete.

-Orobat, GPS-a erabiltzeak ibilbide ezohikoetan, bide zuzenen eta egoera oneko gaineko informazioak eta azpiegituren eta zamatuhustu lekuen seinalizazio egokiak bidetako denbora eta erregaiak laburtu egiten du.

-Garraio enpresak flotaren usua planifikatzeak, ibilbide bakoitzari ibilgailu egokiena izendatuz (esaterako, kontsumo handiena duenari ibilbide laburrena), erregaiaren kontsumoa jeisten lagundu lezake.”²⁰

35. Administrazioak hartu nehurriengatik ere, lan-konfliktibitatea ez zen eten eta garraiolarien elkarteek soluzio eske jarraitu zuten. Hortik beraz, 2005eko ekainaren 24an, Ministro Kontseiluak Akordio bat onartu zuen gardentasun eta lehiakortasun baldintzen hobetzeko.²¹ Akordio horretan sektoreari zegozkion arazoak berri ematen zen eta zenbait eremutan ekimen batzuz izango zirela jakinarazten zen:

“Errepidean gairako garraioa ekonomia espainiarrean sektore funtsezkoa da, beraz ezer baino lehenagokoa da neurriak hartzea haren gardentasun eta lehiakortasun egoera hobeto dadin; neurri, permiti ditzatenak azken aldian sektorearen gainean eragina duten gertakarietara moldatzea.

Faktore hauen artean nabarmenezko da ezen 200ko apirilaren 24az geroztik gasoleoaren prezioak handitze ikaragarria duela. 2004ko ekainetik 2005ko maiatzaren litroaren batez-besteko prezioa 12 zentimo euro garestitu da, 0,694tik 0,814 euro litroko, hots, aurreko urtearen aldean, % 17ko igokundea.

²⁰ Observatorio de Mercado, 10. alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 41 orri.

²¹ EBAZPEN 2005eko ekainaren 24koa, Errepidean gairako Garraioen Zuzendaritza Orokorrena, zeinak dispostzen baitu 2005eko ekainaren 24ko Ministro Kontseiluaren Akordioaren publikazioa, zeinaren bidez errepidean gairako sektorean zenbait neurri adoptatzen baitira, gardentasun eta lehiakortasun kondizioak hobeto daitezten.



Kostuen Behatokiaren arabera, zama orokorreko ibilgailu artikulatuentzako kostuak %9,6 goititu dira 2004ko maiatzetik eta 2005ko apirilera bitartean. Gasoleoaren prezioaren bilakabidea da goren igon dena, baina konponketak, mantenimentua eta penumatikoak ere igo dira.

Sustapen Ministerioak Observatorio de Precios izenekoak kreaktu du, zeinek prezioen tendentzia neurtzen duen merkantzia garraio enpresei etengabeki egin inkestetarik abiatuaz. Aurtengo lehen trimestrekoari dagokion datuak erakusten du errepideetan gairdiko merkantzia garraioen batez-besteiko prezioa %6,8an igo dela urtebetean, aurreko urteko trimestrearen aldean.

Gasoleoaren prezio igoerari darraikion problematikari eta berorrek errepidean gairdiko garraio profesionalen izan duen eraginari loturik, nabarmentzeko da Kontseiluaren 2003/96/CE Direktibak (2003ko urriaren 27koa), zeinaren bitartez bir-egituratzen baita produktu energetikoen eta elektrizitatearen inposizioaren erregimen komunitarioa eta harmonizatzen baita Batasun Europarrean energiaren gairneko fiskalitatea, onartu du gasoleo profesionalaren ezarpena, hau da, kontsumo profesionalaren eta partikularren arteko bereizgoa. Direktiba horretan ezartzen da halaber herri bakoitzeko zerga minimo aplikalea, egun Espainian agintzen duen maila inpositibo minimo horrek; ezin liteke, beraz, garraiolariei zergarik jeitsi. 2007az geroztik, ordea, arau komunitarioak gasoleoaren gairneko zerga bereziaren minimoa partikularrei igotzera behartzen du; beraz, bada posibilitaterik zerga maila diferentea egiteko "gasoleo profesionala" deritzanaren eta gairnerako sektoreetan erabiliaren artean.

Gasoleoaren igotzeaz gain, beste faktore batzuk ere eraginez datoz edo etorriko dira eta sektorearen kostuak igoaraziko dituzte; horrek, ordea, efektu orokor aldekoa ere ekar lezake. Gisa honetan, aipa liteke takografo digitalari dagokion arau komunitarioa, edo proposamen komunitario zenbait: materia sozialean disposizio jakin batzuen harmonizazioaz, bereziki ere gidatzeko eta atsedenerako denboraz; edo nazio arteko garraioan ari diren merkantzia-ibilgailu astunen zirkulazio errestrikzioaz.

Kostuen emendatze horren aurrean, sektoreak eragozpen handiak ditu klienteen lepora ezartzeko; horrek, beraz, zaildu egiten du oreka ekonomikoa.

Halaber, ordeakari sozialak adieraziz datoz ezen kostuen emendatzeak, aipatu zirkunstantziak eragina, kondukta eta portaera anomaloak sortaraz ditzakeela, kostuak gutxitzen modu ez-zilegian eta fraudulentoan saiaturaz. Esaterako, ondoko modu hauetan: B gasoleoa erabiliz, empresa txikiak edo sozio kooperatibistek modulokako tributazio sistemaren erabilpenean irregularitateak eginez, Seguritate Sozialari kotizaziorik ez ordainduz, kabotajearen prestazioa abantaila lehiakor irregularez edo justifikatugabeaz espainian egoitzarik ez duten enpresen kasuan, etc.



Horrenbestez, indartu egin behar dira kontrol neurriak eta emendatu ekonomia ezkutuari eta lehia deslealaren kontrako borroka, berorren ordezkariak azaldutako era eta bideei jarraituz.

Hargatik da beraz komenigarri, sektorearen funtzionamendu zuzena bermatzeko, eskumena duten Sail ministerialek har ditzaten zenbait neurri, kostuen gain eta errepideetan gaindiko garraio sektoreko lehiakortasunean intzidentzia izan ditzaketan neurriak.” (azpimarratzea LDEArena)

36. 2005ko ekainaren 24ko Ministro Kontseiluen Akordioak hurrengo hiletan zenbait negozioazio ekarri zituen Administrazioaren eta merkantzia garraio-enpresen asoziazioen eta zerbitzu horien erabiltzaileen artean.

37. 2005eko irailaren hastapenetan, Errepidean gaindiko Garraiolarien Asoziazioen Federazio Nazionalak (Fenadismer) lanuzte batera deitu zuen irailaren 19 eta 20rako. ASETRAVIk (Espedienterako frogatzat) ekarri prentsa-artikulu batek erakusten du ezen lanuztearen asmoa zela “Erregaiaren garestizetik heldu efektuak ematzeko, Administrazioaren neurri konkretuen ezagatik protestatzea...”²². Fenadismer-en buruzagiaren ustetan, Administrazioarekiko negoziazioak ez zekarren “ezein soluzio kamioilariak beren errebindikazio nagusia lor zezaten eta gasoleoaren kostuaren igotzeak erreperkutitu zmatzaileek beren klienteei kobratzen dizkien garraio prezioetan.”²³

38. Prentsa-artikulu berak erakusten du ezen CETMek, ASETRAVI partaide deneko konfederazioa, ez zuela lanuzte deia sustengatu, baina kamioilariak premiatzen ditu preizoak igotzera:

“Horrez gain, CETMek premiatu egin ditu bere asoziatuak tarifak igotzera berek irizten dien portzentajeak, kostuen bilakaeraren arabera, “sektorearen geroa segurtatu eta arruinatu ez daitezen”.

Orobat azpimarratu du (CETM-ek) “eskari arrazoizkoei jaramon egiten ez dien klienteen aurrean gelditzea, ezinbestean gelditu baino lehenago edo erregairik ezin ordainduz”. Sektoreak “ez” esaten ikasi behar du tarifa eta prezio abusibuen aurrean, zeinahi logika enpresarialetik landa” erantsi zuen.”²⁴

39. Negoziatuetan jarraitu zuten urrian ezein akordira iritsi gabe, halako moldez ezen hil bereko 17an lanuzte sektoriala izan zen CETM-ek eta errepidean gaindiko beste erakunde empresarial batzuek deitua. ASETRAVIk probatzat ekarri du Espedientera

²² ASETRAVI-k LDEA-ren aurrera frogatzat ekarritako idatziaren 1 Dokumentua: prentsa-oharra, agertua “Yahoo! Noticias” deituaren interneten atarian (2005eko irailaren 7a) goiburu hau dakarrelarik: “Fenadismer-ek sektoreko lanuztera deitzen du datozen 19 eta 20an gasoleoaren igoeragatik”. (LDEA-ren Espedienteko 17-18 folioak)

²³ *Idem.*

²⁴ *Idem.*



prentsa-artikulu bat, 2005ko urriaren 11n datatua, CETM-en komunikatu bat jasotzen duelarik:

“Asteartean asoziazio honek komunikatu baten bitartez jakinarazi zuenez, CETMek desestimatu egin du Administrazioarekin akordio batera heltzeko posibilitatea, kontsideratzen duenez gero ezen azken hiru hileotan Administrazioaren eta Errepidean gaidiko Garraioko Komite Nazionalaren (CNTC) eta zamen erakunde kontratisten arteko negoziazioei konklusiotzat proposaturiko neurriek ez dituztela ez konkretatzen ez erresolbatzen patronal honen eskari erreibindikatiboak” (...) CETM-ek lanuzterako deia justifikatzen du “zamatzaileek garraiolariantzat dituzten tarifa arruinagarriek eta zamatzaileek kostuen igotze brutala asumitzeari eman dioten ukoak eragin “atsekabe ikaragarriak”; kostuen igotzea 2004ko urtarrilaz geroztik ehuneko 14,3an jarria da eta 2005eko urtarriletik hara ehuneko 6,6an. Alde honetatik, CETM-ek bere asoziatuei gomendatu egiten die beren klienteak premia ditzaten jarreraz aldatzera eta beren tarifen gora ditzaten “kostuen igotzeak ititako sektorearen sustipena alboratzeko”. Halaber, zamatzaileei erresposabilitate deia egiten die, zeinak, gehitzen du, ez baitira konsziente garraio zerbitzuan paralizazioa eragiteaz asumitzen duten arriskuaz, horrek enpresei eta ekonomiaren gainerakoari kalte eta makur larriak ekarriko lizkioke”.²⁵

40. 2005ko urrian abiatutako lanuztea biharamunean deuseztatua izan zen, heldu zirenez gero parte negoziatzaileen artean akordio batzutura, ASETRAVIk bera azaltzen duenez:

“Lehenik eta behin, kontsideratzen dugu guztiz beharrezko 2005ko urriaren 17ra itzultzea; data hartan, gogoratuko garenez, lanuzte bat egin izan zen ordezkatzeko dugun sektore honetan, maila nazionalako ordezkari guztioen artean akordaturik, bizi genuen egoeratik. Enpresok jasaten dugun egoera larrian laburbilzten den egoera, beren klienteetara ezin dutelako erreperkutitu garraio zerbitzuko prezioen ezartze orduan kontuan hartzen den indize ekonomikoaren goratzea, partikulariki ere gasoleoaren goratze bortitza.

Adierazi denez, neurria hartua izan zen enpresek aurrera egiteko zituzten eragozpen ikaragarriak soluzionatzeko asmoz eta hala akordioetara eta behar ziren neurrien hartzera heldu, bateko eta besteko administrazioekin zein zamatzaileekin, ezin jasanezko bilakatuz zihoan egoera hobetzeko eta sektorean egonkortasunera iristeko.

2005ko urriaren 18an, lanuztea deuseztatu egin zen, ezen egun horretan berean akordio batzua lortu baitziren Merkantzia Garraioen Komite Nazionalaren, enpresa zamatzaileak ordezkatzeko zituzten Asoziazio nagusien eta Sustapen Ministerioaren artean (akordioaren eta harturiko konklusioaren kopia atxikia dator).²⁶

²⁵ ASETRAVI-k LDEA-ren aurrera ekarriko proba-idatziko 2 dokumentua: “20 minutos” egunkarian ageruturiko berria 2006ko urriaren 11an goiburu hau duelarik: “Garraiolarien lanuzte indefinitua deitua urriaren 17az hara”.

²⁶ ASETRAVI-k LDEZ-ri idorri idatzia, 2006ko ekainaren 14an jaso (LDEZ-en Espedientea, 131 folioa)



41. Halaxe da, 2005ko urriaren 18an sinatu zen Merkantzia Garraioen Komite Nazionalaren, enpresa zamatzaileak ordezkatzan zituzten Asoziazio nagusien eta Sustapen Ministerioaren artean hartutako Akordio eta Konklusioak” dokumentua (“Akordia”)²⁷

42. Akordioaren 2 klausulak (Indarreango Kontratuen Berrikustapena) ondokoa ezartzen du:

“Aurreko apartatuan izendaturiko portzentajeek erreferentzia izango dira prezioen eguneratzeko. Errepide gairako Garraioen Komite Nazionalako asoziazioek eta enpresa zamatzaileak, egungo zailtasunez jakitun direla, eta Kostuen Behatokiak erreferitu datuak aurrean harturik, aurreko puntuan aztertu eta akordatuak, asumitzen dute beren asoziatuak Garraio Kontratuen (idatzi eta idatzigabeko) errebisio urgentea egitera deituko dituztela, gogoan harturik kontratuak egin zirenetik izan diren kostuen goratze guztiak.

Erakunde partehartzaileak konprometatzen dira gomendio horiez komunikatzera eta informatzera eta horien kunplimentuari jarraipen egitera.”

43. Akordioaren 3 Klausulak (Garraioaren Prezioaren Errebisio Automatikorako Klausula) ondokoa ezarria du:

“Parteek onartu egiten dute eta konbenitu ezen kontratu guztiek (idatzizko zein hitzezko) garraioaren hileko prezioaren errebisiorako klausula automatiko bat izango dutela gasoleo kostuen bilakaeraren arabera, azken prezioetarako ezein gomendiorik egin gabe, zeinek, egotera, urratu egingo bailuke lehiaren defentsarako indarreango Legedia.

Sustapen Ministerioak modifikatu egingo du Agindu Ministerial hura zeinaren bitartez ezartzen baitira errepidean gairako merkantzia garraioko kontratazio orokorrerako baldintzak, eta klausula berri bat sartuko du, obligazioz aplikatu beharrekoa -kontrako pakturik ez balego-, zeinaren birtutez eramaleak fakturan eguneratu egingo baitu lehenaz paktaturiko prezioa, gasoleoaren indizeak kontratua egin zenetik eta garraioa egin arte izandako gorapegatik; hartarako, erreferentziatzen hartuko dira, gasoleoaren batez-besteko datuak, Industria, Turismo eta Komertzio Ministerioak argitaratuak, eta ibilgailuaren kontsumoari buruzko datuak, hauek atereak Sustapen Ministerioak egindako garraioaren kostuen behatokitik. (...)”.

44. Akordioko 8 Klausulak (Akordioaren Kunplimenturako Lehen Eginkizunak) ezartzen du ondoko hau:

²⁷ Dokumentua hau atxikia izan zitzaion LDEZ-a hobeki probeitzeko diligentziari ASETRAVI-k egin erantzun-idatziari. (LDEZ-aren Espedienteko 68-76 folioak)



“1. Azpian sinatzen duten asoziazioek Akordio hauen kopia bidaliko diegu beren enpresa asoziatuei jaso dutenaren erreziboz, haien gobernu organoek hartu duten konstantzia izateko.

2. Aurreko bidaltzearen aldi berean, enpresa zamatzaileen asoziazio ordezkariak komunikatu bat bidaliko die beren enpresa asoziatuei garraioaren beren probeedorekin biltzeko deia eginez, jakinarazteko Akordioaren berri badutela eta praktikan jartzeko disposizioa ere badutela. (...).

45. Akordioa garatua izan zen erreglamentarioki 2005eko urriaren 21eko ebazpen baten bidez, Errepidean gaindiko Garraioen Zuzendaritza Orokorrena, zeinagatik disposatzen baita 2005eko urriaren 21eko Ministro Kontseiluaren Akordioaren publikazioa, horren bitartez garatzen dira eta aplikatzen zenbait neurri errepidean gaindiko garraioari dagozkionak, gero 2005eko ekainaren 24ko Ministro Kontseiluaren Akordioan adoptatuko direnak, sektorearen gardentasun eta lehiakortasun baldintzen hobetzeko. Partikularki, B Apartatuko (Sustapen Ministerioaren Eginkizunak) 6 Klausula errepidean gaindiko merkantzia garraioaren prezioen aktualizazio automatikoari dagokio, gasoleoaren prezioaren igotzearen arabera:

“Fomento Ministerioak aldatu egingo du errepidean gaindiko garraioaren kontratazioari dagozkion baldintza orokorrak ezartzen dituen Agindu Ministeriala; klausula berri bat sartuko du, obligazioz aplikatuko dena, salbu eta bestelako hitzarmenik ez bada. Modu horretan, eramaleak, hots, porteadoreak, bere fakturan aktualizatuko egingo du lehenaz hitzartuta dagoen prezioa kontratua egin izan den unetik eta garraioa egin izan den unera arte gasoleoak izan duen igoeraren arabera. Horretarako, erreferentziatzat hartuko dira Industria, Turismo eta Komertzio Ministerioak gasoleoaren batez-besteko prezioaz jakitera eman dituen datuak eta garraiorako erabili izan den ibilgailuaren kontsumoa, berau Sustapen Ministerioak jasoak dituen garraio kostuen behatokitik aterea. (...)

46. Azkenik, 2005eko urriaren 21eko Ebazpena, Errepidean gaindiko Garraioaren Zuzendaritza Orokorrena, eta, bereziki, B Apartatuko 6 Klausula garaturik izan da FOM/3947/2005 Aginduak, abenduaren 9koa, zeinaren bitartez modifikatu egiten baita 1997ko apirilaren 25eko Agindua, ezartzen baitzituen errepidean gaindiko merkantzia garraioaren kontratazioaren baldintza orokorrak²⁸. Partikularki, A anexoko 2.1 klausulak orain ondoko hau biltzen du:

“Berariaz bestelakorik paktatu izan ez bada, eramaleak bere fakturan handitu egin lezake lehenengotan paktaturiko prezioa, igo ere kontratua egin egunean gasoleoak zuen prezioaren eta garraioa egin eguneko prezioaren aldeari ekibalitzen zaion kuantian, biderkaturik hori garraioan xahutu izan diren litro kopuruaz.

Modu bertsuan, garraio prezioa ordaintzera obligatua denak exigi dezake lehenengotan paktatu prezioetik gutxite edo erredukzioa baldin eta gasoleoaren prezioa jeitsi izan bada kontratua egin zenetik garraioa efektibo egin den egunera.

²⁸ BOE 302, 41413tik 41415 orrira, 2005eko abenduaren 19a.



Supuesto guztietan erreferentziatzen hartuko da gasoleoaren batez-besteko prezioa egun jakin batzuetan, Industria, Turismo eta Komertzio Ministerioak argitaratu datuen arabera, eta gasoleoaren kontsumo ekibalentzetan hartuko da haina zein behatokia (ibilgailu mota bakoitzari buruz) kontsideraziotan hartu dena merkantzien garraioko kostuen bilakabidea erabakitzeko orduan, Sustapen Ministerioak elaboratua”.

47. Garai honetan, merkantzien garraioko asoziazio enpresarial zenbait, horietan ASETRAVI, beren asoziatuei zuzendu zitzaizkien behin baino sarriagotan prezioen igotzea gomendatzeko:

“Holatan, hedabide zenbaitetan agertu oharrek, presenteko urriaren 30eko idatziarekin batera ekarriak, eta ASETRAVIk hedatu zituen prentsa-ohar eta zirkularrek (espediente honen sortarazle) badituzte elementu batzuk komunean. Guztiak denbora-epe jakin bati dagozkio, guztiak egoera determinatu berari dagozkio, zein ez baita besterik garraio sektorean ezin ahaztuzko kezka zegoeneko baina, kezka zetorrena erregaien prezioen igotzetik eta beronek sektorean zuen inzidentziatik, bai eta horrek kontsumitzaileen artean zukeen eraginetik.

Ekarritako prentsa-oharrak, ASETRAVIk eginak barne, ardua sozial eta informazio premiari obeditzen diote, guztiak ere erregaien prezioen igotze etengabearen aurrean sortuak”²⁹ (azpimarratzea LDEArena)

48. ASETRAVIren oharra (ebazpen honen xede) 2005eko³⁰ urriaren 8 eta 2006ko³¹ apirilaren 27tikoa dira, hurrenez-hurren.

49. 2005eko irailaren 8ko prentsa-oharraren eduki nagusia ondoko hau da:

“Bizkaiko Garraioen Asoziazio Enpresariala
Prentsa-oharra
Data:05.09.08

Erregaiaren igotze ikaragarriaren aurrean
ASETRAVIk premiari egiten ditu garraiolariak beren tarifak igotzera.
-2004ko urtariletik gasoleoaren prezioa %35,34 goititu da
-Urte honi dagokionez, kasik %17 igo da
-Zamatzaileek onartu behar dute tarifen igotzea edo ezin jasanezko egoeraren ondorioak asumitu.

Bizkaiko Garraioen Asoziazio Enpresarialak (ASETRAVI) bere kideei bidali die zirkular bana, zeinetan eskatzen zaien hauek beren klienteetan erreperkutiaraz ditzaten kostuen igotze hain handia, sektoreak azken hoge hilabeteotan jasana,

²⁹ ASETRAVI-ren idatzia proba-balorioez. (LDEA-ren espedienteko 25 folioa).

³⁰ ASETRAVI-ren Erantzuneko 6 Dokumentua, erantzuna LDEZ-aren informazio eskari 2006ko ekainaren 2an eginari (LDEZ-aren Espedientea, 41 eta 42 folioak).

³¹ ASETRAVI-ren Erantzuneko 6 Dokumentua, erantzuna LDEZ-aren informazio eskari 2006ko ekainaren 2an eginari (LDEZ-aren Espedientea, 40 folioa).



lotu-lotua erregaien prezioen igotzeari. Ekimen hau episodio bat gehiago baino ez da erakunde honek garraiolariak zein zamatzaileak tarifak (ez dute zerikusirik esplotazioaren benetako kostuarekin) errebisatzeko premia larriaz konszientziarazteko abian jarri dituen egintzetan. (...) ASETRAVIk apelatzen du zamatzaileen erresponzabilitatera, hauek onar dezaten zerbitzua (berek efizientetzat eta kualifikatutzat daukatena) arrazoiz erretribuitzea. Bestela, eta gogoan harturik egoeraren endekapen progresiboa eta ezin jasanezkoa, giro konfliktiboa sortaraz daiteke, garraiolarien gustukoa inoiz ere ez dena, populazioaren eta industriaren orniduran trastorno ongi larriak izan ditzakeena. (...)”

50. 2005eko apirilaren 27ko prentsa-oharraren edukia hona hemen:

“Bizkaiko Garraioen Asoziazio Enpresariala
Prentsa-oharra
Data:06.04.27

Erregaiaren etengabeko igotzearen aurrean ASETRAVIk bere asoziatuei gomendatzen die garraio tarifen altxatzea.
Gasoleoaren Altxatzeak, %8,4 azken hileotan, eskatzen du tarifak %2,7 gutxienez igotzea.

Bizkaiko Garraioen Asoziazio Enpresarialak (ASETRAVI) gomendatzen die errepideetan gaidiko enpresa eta profesional autonomoei tarifen igotzea, gasoleoaren prezioa goraka datorrelako, egun laugarren rekord kontsekutiboa markatu duelarik. Erregaiaren konportamentuak merkatu internazionaletan, %8,4 inguruan markatua urtarritetik hona, garraiolarien esplotazio kontua suntsitu egiten du; hauek beren tarifak %2,7 eta %3 inguru jaso behar lituzkete, koiuntura honi arrazoiz aurre egin ahal izateko. (...) ASETRAVIk bere 500 asoziatuei (enplegatzen dutelarik 3.000 lagun eta bere kargu 2.000 ibilgailu dituztelarik) eta garraiolari guztiei iradokitzen die beren klienteak behar ditzatela 2005eko urrian erdietsitako akordioak kunplitzera. Akordiook kontenplazten dute tarifen eguneratzea, ofizialki onaturiko prezioen errebisio automatikodun klausulak aplikatzearen bitartez.”

51. ASETRAVIk bi prentsa-oharrok bere web orrian eman zituen jakitera.³²

52. Era berean, ASETRAVI-k bi prentsa-oharrok hedabideetara bidali zituen³³. 2006ko apirilaren 27eko prentsa-oharraren edukia eta ASETRAVIren buru nagusiaren aitortpen batzuk euskal eremuko prentsan jaso izan ziren.

³² ASETRAVI-ren erantzun-idatzia LDEZ-ek 2006ko ekainaren 2an egin informazio eskariari: intereseko irizten dien gai guztiez bere asoziatuak jakinean jartzeko dituen bitartekoak paperezko zirkularrak dira, asoziatuei igorriak posta korreoz eta e-mail bidez. Zirkular oro, ohar informatibo oro asoziatuei igorrian zaien une berean gure elkartearen web orrian argitara emanak dira: www.asetravi.com” LDEZ-aren espediente, 117 eta 118 folioak).

³³ ASETRAVI-ren erantzun-idatziak (6 erantzuna) LDEZ-ek 2006ko ekainaren 2an egin informazio eskariari (LDEZ-aren Espediente, 117 folioa) 6 Dokumentutzat atxikirik dakartza “2005ean eta 2006an hedabideetara igorritako komunikatuak” eta ebazpenaren objektu diren bi prentsa-oharrok aduzca (LDEZ-aren espediente, 40 eta 42 folioak).



53. Partikularzki ere “Deia” egunkariak bildu zuen 2006ko apirilaren 27an ezen “Bizkaiko Garraiolarien Asoziazioak gomendatzen duela tarifak igo daitezela %2,7 petroleoaren prezioagatik³⁴. Eta “Correo” egunkariak 2006ko irailaren 28an argitaru zuen artikulua bat honako tituluduna “garraioaren patronal bizkaitarra tarifen %3 igotzeko asmotan dabil, gasoleoaren igoeragatik”, zeinetan biltzen baitziren ASETRAVI-ren buru nagusiaren adierazpen batzuk: “Bere buru nagusiak, Jesús Martínez, azaldu zion egunkari honi ezen koientura “oso larria dela”. “Honek bere honetan badirau, eta neurririk hartu ez, izango da bai itxi beharreko enpresarik”, pronostikatu zuen. (...) Martínezek azaldu zuen ezen, hitzarmen hau (errebisioarako klasusula automatikoduna) gora-behera, soilik garraiolari bizkaitarren erdi inguruk igo zitzaizkela beren prezioak %6tik %7ra bitartean, batez-beste, “gasoleoaren igoeragatik heldu kostuen goratzeagatik %14,5 igo dutenen aldean”.³⁵

54. ASETRAVIren buru nagusiaren aitorpenok –arestian aipaturik-, bai eta asoziazioaren batzar zuzendaritzaren bilkura baten aktak kreditatzen dute ezen ASETRAVIk egin izan duela bere asoziatuen artean 2005eko urriaren 18an anartu akordioaren erreperkuzioaren jarraipena:

“Akordioaren gainean, izan da bilerarik zamatzailleekin ere, eta haien garapen gisa itaunkariak jaso ditugu gero asoziatuei bidaltzeko, baina tamalez erantzunen portzentajea minimoa izan da; horrek zaildu egiten du, CETM-en aburuz, zamatzailleen erantzuna hobeki ezagutzea eta zaildu halaber behar diren erabakiak hartzea. Transzendentu datuen arabera, batez-beste %5,4ko igoera izan da zamatzailleen %50eko portzentajearen, erakusten duelarik ezen jarraipena desberdina izan dela eta uste baino txikiagoa, gogoan hartzen bada onartuak ziren akordioak”³⁶

FUNDAMENTU JURIDIKOAK

55. Artikulu 1, apartatu 1, letra a) LDE-koak “debekatu egiten du zein ere akordu, erabaki edo gomendio kolektibo edo praktika kontzertatu edo konszienteki paraleloa, xede duena, produzitzen du edo produzi lezake merkatu nazional osoan edo beronen parte batean lehiakortasuna ekiditzeko, murrizteko edo falseatzeko efektua, bereziki ere, zuzenki edo zeharka, prezioen finkatzea edo beste baldintza komertzial edo zerbitzuetakoak finkatzea”.

56. Bere txosten-proposizioan, LDEZ-k proposatu du Auzitegiak aitor dezala ezen ASETRAVI-ren 2005eko irailaren 8ko eta 2006ko apirilaren 26ko prentsa-oharrak gomendio kolektiboak direla xede dutenak, produzitzen dutenak edo produzi lezakeenak lehiakortasuna eragozte, errestringize edo faltseatze efektua merkatu nazional osoan edo beronen parte batean eta, bereziki ere, zuzenki edo zeharka, prezioen finkatzea edo beste baldintza komertzial edo zerbitzuetakoak finkatzea.

³⁴ LDEZ-aren espediente, 1 eta 2 folioak.

³⁵ LDEZ-aren Espedientek, 4 folioa.

³⁶ ASETRAVI-ren erantzun-idatzia LDEZ-ek 2006ko ekainaren 2an egin informazio eskariari (4 Dokumentua): “ASETRAVI-ren Zuzendaritzaren Biltzarra, 2006ko otsailaren 13a”, Buru Nagusiaren txostena (LDEZ-aren espediente, 78 eta 79 folioak).



57. Bestalde, LDEZ-ri eta Auzitegi honi zuzenduriko bere idatzietan, ASETRAVI-k ukatu egin du espediente zigortzaile honen objektu diren prentsa-oharrok konstituzen dutenik urratzerik Artikulu 1, apartatu 1, letra a) LDE-koari. Bere defentsarako, ASETRAVI-k argumentu batzuk erabili ditu, honetara laburbil daitezkeenak:

a) "LDEZ-k zein LDEA-k interpretazio eta balorazio okerra egin izan dute ASETRAVI-ren agitzeko moduez, agian, osoki ezjakinean direlako benetan gertatu eta gertatzen ari denaz errepidean gaindiko merkantzia garraioaren sektorean".³⁷

b) "prentsa-oharren balorazioa, txosten-proposizioan egin izan den terminuetan, errealitatea faltseatzea baino ez da eta, noski, oharron esanahia faltseatzea eta, beraz, ASETRAVI-k bere asoziatuei garraioaren sektorerako garrantzi handiko eta larria zen egoeraz informatzeko zuzendu zenean zuen asmoa faltseatzea".³⁸

c) 2006ko apirilaren 27ko prentsa-oharroi dagokionez, LDEZ-k "errakuntza ezinago larria izan zuen ASETRAVI-k izandako kondukta debekatutzat hartuaz, erabili zuelako soil-soilik hitz bat, terminu bat, espezifikatua Lehiakortasun Defentsarako Legeko 1.1. a) artikuluan (eta) delako oharraren irakurketa erabat distortsionatua egin du. (...) ASETRAVI-k ez du gomendatzen seinaturiko portzentajeetan tarifak igo behar direnik. Hots, ahorraren leen paragrafoan, ASETRAVI-k gomendatzen du, aholkatzen du, tarifak igotzea, gasoleoaren prezioaren igotzearen bilakabideagatik, markatu baitu laugarren rekord kontsekutiboa. Bigarren paragrafoan indikatzen da erregaiaren konportamentuak merkatu internazionalan (urtarriletik %8,4 inguruko igotzea) garraiolarien esplotazioko kontuan eragin ikaragarria duela, "igo behar bailituzkete" bere tarifak %2,7tik %3ra bitartean, koiunturari arrazoiz aurre egiteko".³⁹

d) "...baldin egiten bada 2006ko apirilaren 27ko prentsa-oharraren irakurtze zehatza, baieztatuko da ASETRAVI-k ez duela gomendatzen indikatutako portzentajeetan igo behar denik. ASETRAVI-k, hori bai, egiten du ohartarazi bere asoziatuak esanez ezen halako neurri batzuk hartu ezik zeintzu lirakeen gasoleoaren azkengabeko prezio igotzeak lekartzakeen arazoak, tarifen igotzea neurri horietako bat izan litekeela jakinaraziz".⁴⁰

d) ASETRAVI-k uste du ezen bere gomendioek erakutsi baino ez zituztela egiten asoziatuek "naturalki" hartzera behartuta zeuden neurriak krisia albo batera uzteko eta merkatuan kondizio beretan eta libreki lehiatu ahal izateko: "Logikoa denez, "baldin diru-sarrerak oso ajustatuak badoaz kostuekin, irabazi estu-estuan izango dira", baldin "erregaiak hartzen badu kostu zuzenen %70 inguru" eta "baldin gasoleoaren prezioak gora egin badu" aipatu portzentajeetan, nahitaez behar da tarifak igo, egokitu, eguneratua egindako garraioen zerbitzuengatik kobratuko diren prezioa ezartzeko orduan gogotan hartu behar diren kontzeptuen bariazioetara. Horrela ez eginez, enpresetan desestabilizazio ekonomiko sortuko litzateke, kasurik gehienetan joko lukeelarik jardunean ezin jarraitura. Ilogiko litzateke enpresek aukerako neurri hartzen ez balute merkatuan kondizio bertsuetan eta libreki jokatzeko".⁴¹

³⁷ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren lehen konklusioa, LDEZ-k formulatua.

³⁸ ASETRAVI-ren froga-balorazio idatzia LDEA-k jaso 2006ko azaroaren 28an.

³⁹ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren bigarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.

⁴⁰ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren laugarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.

⁴¹ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren laugarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.



f)ASETRAVI-k ukatu egiten du bere konduktak estutu, faltsifikatu edo eragotzi egiten duenik lehiakortasun librea, “guztiz bestela, zeren saiatu baitzen, neurri batzuk hartu behar zirenean, errazten bere asoziatuei datu askirik tarifak aktualizatzeko eta horrela lehiakor izan.”⁴²

g)ASETRAVI-k nabarmentzen du ezen “guztiz ezezagun dituela bere sozioek klientearendako paktatzen dituzten prezioak,... inolaz ere ez ditu finkatzen, ez zuzenean ez zeharka, ... inolaz ere ezin ulert daiteke portaeren homogeneizazio jarraibiderik transmititzen duenik, horrez gain, txostenaren barruan (LDEZ-ena) merkatuaren egituraz taxatibuki onartzen da: “...kostuen handitze honi emendatzen zaio beren klienteei erreperkutitzeko zailtasuna”⁴³

h)ASETRAVI-ren ustetan, “ezin sinetsizko da, beraz, ASETRAVI-k prentsa-oharra bidali zueneko asmoa kreditatu gabe, hau da, frogatu gabe ohar haren asmoa zela lehiakortasuna eragotzi, hestutu edo faltsutzea, instruktoreak kontsidera dezan “ez dela signifikatiboa” (...) Espedientearen intsrukzioan argiro eduki izan balitz asmoa zela lehiakortasun librea estutzea, faltseatzea, zenbait aktuazio praktikatu ziratekeen, berretsi zuketena Lehiakortasunaren Defentsarako Euskal Auzitegiaren tesia, baina horrela ez zen izan. Hortik beraz delako Zerbitzuak ez zuela argi ASETRAVI-ren konduktaren asmoa zer zen.”⁴⁴

i)ASETRAVI-k uste du halaber bere konduktak asoziatuak ez ezik gizarte eta ekonomia espainiarra ere hobaritu egin duela: “errepidean gaindiko sektoreak zuen eta duen kinka larri ekonomikoak behartu egin zuen zenbait neurri hartzera, geroan estabiliza zezatenak errepidean gaindiko garraioaren merkatua, ezin konponduzko kalteak eragotzi nahiz garraio enpresetan, eta garraio sistema osoan eta haren funtzionamendu efikazaz profitatzen direnen artean, eta azken finean, gizarte eta ekonomia espainiar osoari, zeinarentzat garraioa bizkarrezur baita. (...) Argiro dago, beraz, egoerak arlo guztietatik zenbait neurri hartzera behartzen zuela.”⁴⁵

j)ASETRAVI-k bere asoziatuei erraztu egin die tarifen prezioak eguneratzeko duten eskubideen egikaritzea, indarreango araudiak ezartzen duenez: “ASETRAVI-k, bere asoziatuen intereseko arazo guztien “informatzaile”, “transmisore” gisa, ez du egin besterik haiei eta iritzi publikoari sektoreko krisiari aurre egiteko hartu behar diren neurrien berri eman baino, gasoleoaren prezioaren goratzeak ekarri duen krisia. Neurriok, Administrazioak berak 2005eko urriko akordioetan onartu zuenez, prezioen errebisioan fundamentatzen ziren, petroleoaren prezioaren portaeraren eta, noski, automoziorako gasoleoaren prezioaren arabera. Administrazioak berak, jakinean arazoaren larriaz, enpresa asko zeuden eta dauden egoera hobetzeko xedez, 2005eko urriaren 21eko Erresoluzioan (Errepidean gaindiko Garraioen Zuzendaritza

⁴² ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren bosgarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.

⁴³ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren bosgarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.

⁴⁴ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren bosgarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.

⁴⁵ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren seigarren konklusioa ASETRAVI-k aurkeztua LDEA-ren aurrean.



Orokorrena), zeinaren bidez 2005eko Ministro Kontseiluaren Akordioaren publikazioa dispostzen baita, non garatzen eta aplikatzen baitira errepidean gaindiko garraioaren sektoreari dagozkionak (sektorean lehiakortasun eta gardentasun kondizioak hobetzeko), 6 puntuan, B apartatuan, “Sustapen Ministerioaren Egintzei” zaionetan...”⁴⁶

k)ASETRAVI-ren rola bere ordezkarien informazio eta gomendioen transmisore baino ez da izan, bereziki ere, Sustapen Ministerioak eta garraiolarien eta zamatzaileen asoziazio nazionalak harturiko akordioena:

“Aurreko paragrafoan planteatu kuestioak izan ziren Errepidean gaindiko Garraioen Komite Nazionalak, zamatzaileen enpresen asoziazio nagusiek, errepidean gaindiko sektorean pisurik handiena duten erakunde sindikalek eta Sustapen Ministerioak, 2005eko urriaren 18an bildurik, iritzirik zenbait neurri hartu behar zirela sektorearen gardentasun eta lehiakortasun kondizioak hobetzeko, sinatu zituzten akordio batzuk, zeinen kunplitzeko konpromisoa hartu zuten. (...) Bere momentuan azaldu zenez, ASETRAVI-ren arrazoa 2006ko apirilaren 27ko prentsa-oharra igortzeko erabakia hartzeko orduan soilik izan zen, gure ordezkariengandik jasotako informazioaren aurrean (hartan esaten zen errepidean gaindiko merkantzia garraioek beren klienteei erreklamatu behar zuela beren ordezkariak urriaren 18an onartu zuten akordioaren kunplimentua, tarifak eguneratuz parte guztiek onartu zuten prezioen errebisiorako klausula automatikoaren aplikazioaren bidez), berak jasotako informazioaren eta gomendioaren berri ematea.”⁴⁷

58. Guztiz kontrarioki ASETRAVI-k LDEZ-ren kontra darabiltzan zenbait baieztapeni (“interpretazio eta balorazio okerra egin izan dute ASETRAVI-ren agitzeko moduz”⁴⁸, “osoki ezjakinean dira benetan gertatu eta gertatzen ari denaz errepidean gaindiko merkantzia garraioaren sektorean”⁴⁹, “errealitatea faltseatzea baino ez da eta, noski, oharron esanahia faltseatzea eta, beraz, ASETRAVI-k bere asoziatuei garraioaren sektorerako garrantzi handiko eta larria zen egoeraz informatzeko zuzendu zenean zuen asmoa faltseatzea”, “errakuntza ezinago larria izan zuen ASETRAVI-k izandako kondukta debekatutzat hartuaz”), Auzitegi honek irizten dio LDEZ-k zuzen estimatu zituela ASETRAVI-ren bi prentsa-oharrak konstituitzen dutela artikuluko 1, letra a) LDE-koaren kontrako kondukta.

59. Konklusio honetara heltzeko, Auzitegi honek erreferentziatzen hartu du corpus doktrinal eta jurisprudenzial espainiar ugaria, elkarte enpresaliaren aldetik prezioen gaineko akordio eta gomendioak egitearen gain. Konklusio hau halaber da guztiz koherente gaia honi buruzko doktrina eta jurisprudenzia komunitarioarekin.

LEHENIK: PRENTSA-OHARROK KONSTITUITZEN DITUZTE BI GOMENDIO KOLEKTIBO PREZIOEN IGOTZEKO, INKURTSUAK LDE-ko ARTIKULU 1.1.A) DEITUAN

⁴⁶ ASETRAVI-ren erantzuna LDEZ-k formulaturiko Egintzen Konkrezio Pleguari (LDEZ-aren espediente, 146 eta 147 folioak).

⁴⁷ ASETRAVI-ren konklusio Idatziaren seigarren konklusioa, LDEZ-k 2007ko urtarrilaren 9an jasoa.

⁴⁸ Bitxiki, ASETRAVI-k akusazio hau Auzitegiraino zabaltzen du, beronen ebazpena ezagutu aurretik.

⁴⁹ *Idem.*



Prentsa-oharrok konstituitzen dituzte bi gomendio kolektibo prezioen igotzeko

60. ASETRAVI-ren baieztapenengatik ere, 2005eko irailaren 8ko prentsa-oharrek zein 2006ko apirilaren 27koak konstituitzen dute prezio igotzeko gomendio kolektiboaren kasu paradigmaticoa, xede duena, produzitzen du edo produzi lezake Bizkaiko errepideetan gaindiko merkantzia garraioan lehiakortasuna ekiditzeko, murrizteko edo falseatzeko efektua.

61. Bi prentsa-oharrek goiburuak eta testuak ez dute dudarik uzten ASETRAVI-ren gomendio emateaz bere asoziatuei, hauek prezioak gora diezaizkieten zamatzailerei (errepidean gaindiko merkantzien zerbitzuen usuario), hain lepora iraganarazteko gasoleoaren prezioaren goratzeak dakartzan kostuak.

62. Frogatu Egintzetan kreditaturik geratu denez, 2005ko irailaren 8ko prentsa-oharrean, “ASETRAVI-k premiatu egiten ditu bere asoziatuak beren tarifak igotzera. 2004ko urtarriletik gasoleoaren prezioa %35,34 goititu da. Urte honi dagokionez, kasik %17 igo da. Zamatzailerek onartu egin behar dute tarifen igotzea edo ezin jasanezko egoeraren ondorioak asumitu. Bizkaiko Garraioen Asoziazio Enpresarialak (ASETRAVI) bere kideei bidali die zirkular bana, zeinetan eskutzen zaien hauek beren klienteetan erreperkutiaraz ditzaten kostuen igotze hain handia, sektoreak azken hogeitau hilabeteotan jasana, lotu-lotua erregaien prezioen igotzeari.(azpimarratzea LDEA-rena) ASETRAVI-ren azalpenak gora-behera, Auzitegiak konkluitzen du ezen prentsa-ohar honetan ASETRAVI-k bere asoziatuak tarifak igotzera premiatzen dituela klienteen gain erreperkutitzeko kostuen igoera eta, bereziki ere, erregaiaren prezioa.

63. Frogatu Egintzetan kreditatua geratu denez, 2006ko bere prentsa-oharrean “ASETRAVI-k gomendatu egiten die bere asoziatuei garraioaren tarifak igotzea. Gasoleoaren %8,4 igotzeak azken hileotan errekeritzen du gutxienez %2,7-ren igoera. ASETRAVI-k gomendatzen die errepidean gaindiko garraioko enpresei eta profesionalei tarifen igotzea gasoleoaren prezioa goratu delako... garraiolariak (...) beren tarifak igo egin behar lituzkete %2,7tik %3ra bitartean koiuntura honi modu egokian aurre egin ahal izateko.” (azpimarratzea Auzitegiarena)

64. Prezioak igotzeko gomendio kolektibo hauek Frogatu Egintzetan identifikaturiko faktore zenbaitez kualifikaturik datoz: a) prentsa-ohar bion edukiak, web orrietan argitara eman izanak, eta prentsari igorri izanak iradokitzen du ASETRAVI-ren gomendioak ez daudela beren asoziatuetara mugatuak, ezperez Bizkaiko garraiolari guztiei; b) Euskal Erkidego Autonomoan hedadura zabala duten (gutxienez) bi egunkarik erakutsi zuten 2006ko apirilaren 27ko prentsa-oharra; c) Elkarteko buru nagusiak aitortzen batzuk egin zizkion Bizkaiko eta Erkidego Autonomoko egunkari hedatuenari berretsiz 2006ko apirilaren 27ko prentsa-oharra; d) 2005ko prentsa-oharrek



erdi-erakusten ditu garraiolarien prezio igotzeari uko egingo dioten zamatzaileentzat ondorio makurrak.⁵⁰

Prezioak igotzeko gomendio kolektiboek urratu egiten dute LDL-ko artikulua 1.1.a)

65. LDA-a zenbait alditan pronuntziatu da asoziazio enpresarialen gomendio kolektiboen kontra, zeinek bide ematen baitute prezioen finkatze zuzen edo zeharrerako. Auzitegi honek bere egiten ditu 1994ko otsailaren 15eko LDA-ren Erresoluzioan enuntziaturiko printzipioak, Europar Komunitateetako Justizia Auzitegiaren (EKJA) jurisprudentziari ere aipu egiten diolarik:

“Prezioen gaineko gomendio kolektiboak (explizito edo tazitoak) dira lehiakortasunerako kondukta murriztaileenak, prezioa baita lehiakortasunerako elementu nagusi. Prezioak gomendatzeko ahalmena edo ezartzekoak (zerbitzuen produkzioko edo prestazioko kondizio objektiboez aparte enpresaren aldetik) suposatzen du merkatuaren kontrola, lehiakortasunaren joku librea aldaerazteko gai dena. Hori guztia, gomendioaren formatik independienteki: prezio igoeraren tasa, prezio maximo, minimo edo finkoak. Enpresen arteko itunetatik datozen prezio horizontalak, edo enpresen asoziazioek sustaturikoak enpresentzat eragin positiboak dituzte, lehiakortasunari darraion inzertitueda eta arriskua gutxitu egiten baita. Akordio horiek, ordea, ondorio negatiboak dituzte kontsumitzaileentzat eta ekonomiarako bere osoan harturik. Alde batetik, kontsumitzaileen ongi-izatearen galtzea dakarte, hautapena murriztu egiten diotelako. Bestalde, produzio prozesuan edo zerbitzu prestazioan hobekuntza intzertiboak sartzea murriztu egiten dutelako. Horregatik, beraz, kontsentsu orokortu bat dago akordioak edo gomendioak jazarri edo eragozteko premiaren inguruan; akordio horien helburua izaten da ezintzea edo ebitatzea lehiaren erregimena librea izan dadin prezioak finka ditzan mekanismoa, bai eta produzio kondizioak eta ondasunen eta zerbitzuen zirkulazioa. Esan dena koherente da hala doktrina ekonomikoarekin nola lehiaren defentsarako organismoen doktrinarekin. Etsenplu soil bat aipatzeko, argigarri izan liteke Europar Komunitateen Justizia Auzitegiaren Sententziaren testoa, 92.10.17.koa (as. 8/72 *Vereeniging van Cementhandelaren* Komunitate Europearren Komisioaren kontra. Delako sententzia lehena izan zen lehiaren gainean prezio indikatiboek daukaten eraginaz arduratzen. Hartan, Auzitegiak aitortu zuen ezen “baldin ezarritako salmenta prezio erregimena argiro kontrako bada disposizio honi (Tratatuaren 85 art., 1 paragrafoa -egun, 81 art., 1 paragrafoa-), “prezio indikatiboen erregimena orobat dela, zail baita uste izatea ezen “enpresen arteko akordio klausulek, “prezio indikatiboek” buruzkoak, helmen utilik ez dutela”. Eta

⁵⁰ 2005ko irailaren 8ko prentsa-oharraretik atera: “Zamatzaileek tarifen igoera onartu behar dute edo bestela asumitu ezin jasanezko egoeraren ondorenak. (...) ASETRAVI-k zamatzailleen ardurakizunaren galdea egiten du onar dezaten arrazionalki banatzea berek efizientetzat eta kualifikatutzat kalifikatzen duten zerbitzua. Bestela, egoera endekatzera doala ikusiz, gatazka giroa sortzeko benetako arriskua agerian dago, garraiolarien gustukoa inolaz ere ez dena, populazioaren eta industriaren hornidurari dagozkionean transtorno larriak ekar ditzakeena.” (Frogatu Gertakariak)



aurrekoa osotuz, gehitzen da ezen “prezio baten finkatzeak, are modu indikatiboan, lehiaren jokuari reagiten diola, partehartzaileek igar dezaketelako, zertitute gradu arrazoizkoak, beren lehiakideen prezio politika zernolakoa izango den.”⁵¹

66. LDA-ak izan du aukerarik printzipio hauek erresoluzio ugaritan aplikatzeko. Bereziki ere, LDA-a santzionatu egin ditu zenbait aldiz asoziazio enpresarialen konduktak, analogo izan direnak ASETRAVI-ren konduktarekin prezioen igotzea gomendatuz.

67. 1992ko uztailaren 6ko Erresoluzioak⁵² ardoaren prezioa 10 pesetatan igotzeko asoziazio batek hartu akordioa enjuiziatu zuen.⁵³ Asoziazioak bere defentsarako alegatu zuen ezin zela hitz egin prezioen ezarpen zuzen edo zeharkakoz, zeren asoziatu bakoitzak ezarritako prezioak defirente zirela eta ez zuela igotze uniforme bat eragiteko asmorik, baizik klienteei jakinarazi zeintzu ziratekeen arrazoizko prezioak⁵⁴. LDA-k bi argumentuok osoki ukatu zituen.

68. Prezioen igotzeko akordioaren ilegalitateaz, LDA-k ondokoa kontsideratu zuen:

“materia honetako jurisprudentzia guztia bat dator esate orduan prezioak finkatze asmoz egiten dela akordioa; ez soilik tarifa zehatzen onarpena, baizik operadoreen arteko prezio lehia ordezkatzeari permiti lezakeen edozein entente mota mekanismoren baten bidez, honela aurrez ikus liteke lehiakide horien portaera zernolakoa izango den beren transakzioei aplikatuko dizkien prezioetan. Ez dago dudarik, ardoaren komertzializazioan ari direnen prezioak diferente dira, besteak beste, mahai-ardoan uzta eta barietate azkengabea dagoelako. Kasik ezina litzateke edozein asoziazioarentzat, zenbatnahi ongi funtziona dezanagatik, “tarifa” bakar bat ezartzea, hartuko lituzkeena operadoreek egiten dituzten ardoaren banatze, botailatze, uzta, barietatea, eta delako tarifa hori guztien aldetik betea edo obserbatua izan dadin.”⁵⁵ (azpimarratzea Auzitegiarena)

69. Logika onean, LDA-k iritzi zion ezen bere aurreko konklusioa aplikagarri zela prezioen igotzeko gomendioari ere: “Auzitegiak ezin du, beraz, onartu Agrupazioaren asmoa zenik kontsumitzailea orientatzea; hortaz gain, aktuazio hori berori ere izan liteke lehiaren murriztaile.”⁵⁶

70. 2000ko abenduaren leheneko⁵⁷ Ebazpenak santzionatu egin zuen sektore aseguratzaileko asoziazio enpresariala, UNESPA, adoptatu zuelako prezioen igotzeko gomendio kolektiboa, berori izan zen kanpaina bat xede zuena automobil aseguruaren primen igotzea. Estrategia zen, “lehenik, Komite Exekutiboaren erabaki bat Lan-talde bat sortzeko, adar horretan aktibitate handiena zuten erakundeez osatua, zeinek egoera

⁵¹ 336/93 Espedientea, Ibilgailu Pupilajea, Eskubideko Funtza 12; 18 eta 19 orri.

⁵² Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, 312/92 Espedientea, Almacenistas Vino Guipúzcoa.

⁵³ Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, Frogatu Egintzak, 4 orri.

⁵⁴ Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, Eskubideko Funtza 4; 5 orri.

⁵⁵ Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, Eskubideko Funtza 5; 5 eta 6 orri.

⁵⁶ Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, Eskubideko Funtza 6; 6 orri.

⁵⁷ Ebazpen 2000ko abenduaren lehenekoa, 479/99 Espedientea UNESPA.



konpontzeko egintza batzuen alde egin behar dela dioen; bigarrenik, CTSA-ko aseguratzaile-kideei Zuzendariaren gutuna neurriak hartzeko sustatuz; eta hirugarrenik, UNESPA-k elaboraturiko prentsa estrategia, zeinaren eduki literala Zerbitzuaren espedientean dagoen (56 folioa), orobat Txosten ofizioso bat Adarraren Egoeraz, Efe Agentziaren eskuetan baino ez utzia eta UNESPA-ren azalpen jkin batzuk, bai prentsa-kanpainaren diseinuan bai emaitzen ebaluazioan”.⁵⁸ Bere defentsan, UNESPA-k alegatu zuen “funtsean, Zuzendariaren gutunaren significatu literala desbirtuatu egin zela intentzio-juizio ezin onartuzkoaren eta kriterio inkisitorialen bidez –zeren testuaren significatu literala kasik alderantziz jarria izan baita-, prentsa-kanpaina ez zela izan lehiarik izatearen kontrako eta batez ere iritzi publikoa zuela helburu eta ez aseguru-etxeak, lehia librea beti ere salbu utzirik; beraz, gogoan izanik erakunde bakoitzeko egoera indibidualen disparitatea, primen igotze lineal, uniformatu eta homogeneousatuaren ustezko proposizioak ez du ezein zentzurik”⁵⁹ LDA-k, ordea, kontsideratu zuen ezen “presenteko espediente honek tratatzen duen strategiak (UNESPA asoziazio enpresarialetik gomendatuz 1999ko urterako automobil aseguruaren primen igotzea, erakundeen konportamentuan jokabide komuna propiziatzeko eta iritzi publikoa horren beharraz kontzientziatzeko) faltseatu egiten duela merkatuan prezioen formazio librea merkatuko partaideei autonomia murrizten dienez gero.”⁶⁰

71. 1999ko abenduaren 23ko Ebazpenean⁶¹, LDA-k santzionatu egin zuen akordio edo “gomendio bat, konpainia aereoek kostuen konponente esentzialen (dolarra eta erregeaia) igotze komun eta berdinetik abia daitezen”:

“(Toureperadoeren kotizazioaren) oinarriak diseinaturik daude eta funtzionatzen gomendio gisa, konpainia aereoek abia daitezen kostuen konponente esentzialen (dolarra eta erregeaia) igotze komun eta berdinetik; hori da operadorearekiko negoziazioetan postura artifizial baten elaborazioa. Beraz, Auzitegiak kontsideratzen du Zerbitzuak arrazoi duela baieztatzen duenean ezen akordioak xede duela konpainien koordinazioa erraztea hauek fletadoreekin duten negoziazioen, guztiek erreferentzia berak dituztenez gero faktore hain garrantzizkoen prezioen bilakaeraz, lehia diren enpresei idea komun bat ematen zaie hortik hara segitu beharreko pautaz. Hargatixek beraz, Auzitegiak ulertzen du nabaria dela ezen, oinarriekin, beste lehiakide batek eskatuko duen prezioaren igotzeaz egon litekeen inertzitua behintzat baztertu egiten dela, eta klienteari sinestarazten zaiola igotze objektiboa dela. Ez dira estatistika hutsak edo kalkulu eskemak, baizik prezioen (osorik edo partez) igotze minimorako egiazko akordio, hastapenean FUTURA-k azaltzen zuenez lehen transkribatu paragrafoan, eta argiro ikusten denez, erregaiari zaionez; usteko da %3 gehitu behar zaiola iragan urteko neguko batez-besteko kotizazioari; edo bestela gogoan izn behar da zein den kostuen konponentearen proportzioa dolarretan, USA-ren eremu influentzian egon ala ez”⁶² (azpimarratzea LDEA-rena).

72. Azkenik, jurisprudenzia komunitarioak ere KE Tratatu 81 artikuluarik kontra doala kontsideratu du prezioen igotzeko gomendio kolektiboa.

⁵⁸ Ebazpen 2000ko abenduaren lehenekoa, Eskubideko Funtza 6, 22 eta 23 orri.

⁵⁹ Ebazpen 2000ko abenduaren lehenekoa, Eskubideko Funtza 6, 24 orri.

⁶⁰ Ebazpen 2000ko abenduaren lehenekoa, Eskubideko Funtza 7, 26 orri.

⁶¹ Ebazpen 2000ko abenduaren 23koa, 447/98 Espedientea Aero Lineak 2.

⁶² Ebazpen 1999ko abenduaren 23koa, Eskubideko Funtza 4, 19 orri.



“Enpresa asoziazioen erabakia da, Tratatuaren 85 artikuluko 1 apartatuaren zentzuan, beren kideen portaera merkatuan koordinatzeko asmoa fidelki erakusten duen gomendioa, zein ere delarik gomendioaren naturaleza juridikoa. Lehiaren gainean Tratatuaren arauak aplikatzearen efektuei dagokienez, indiferente da akordio baten edo enpresa asoziazio baten erabakien efektu konkretuen apreziazioa baldin han berean ikusten bada haren xedea dela lehiaren jokoa murriztu, eragotzi edo faltsutzea. Halakoxea da sektore jakin batean bere kideei primen igoera orokor eta lineala agintzen dien aseguratzaileen asoziazio batek formulatu gomendioaren kasua.”⁶³:

ASETRAVI-ren prezio gomendioak ez daude justifikatuak ez eta dira autorizagarri

Asoziazio profesionalak edonola ere LDL-a errespetatu egin behar du

2004ko otsailaren 13ko Ebazpenean⁶⁴, LAD-ak berretsi egin zituen asoziazio profesionalen kondukta gidatu behar duten printzipioak eta LDL-aren aplikazioa berorri darizkion gomendioei:

“Lehiaren Defentsarako Legea, Zerbitzuak ere seinalatzen duenez, operadore ekonomikoen independentzia konportamentala, ekiteko libertatea eta autonomia kontraktuala begiratzen ahalegintzen da. Aktore nagusien aldetik, konportamentu printzipioaren independentzia erabakitzailerak da lehia dinamikoaren garapenerako, azkenengo kuntsumitzaileek ere mesede izan dezaten. Horrexegatik, nola eta Auzitegiak berak ere seinalatu duen beste batzuetan –esaterako, Erresoluzioa jada firmua 2000. urteko urtarrilaren 19ko datakoa (453/99 Espedientea, Experto Inmobiliarioak 3)-: Noiz ere asoziazio, agrupazio edo kolektiboetatik transmititzen diren konportamentuen homogeneizatzeko jarraibideak, eta ez dezagun esan prezio eta kondizio komertzialak, larriki urratzen ari da konportamentu independentziako printzipioa, ezinbesteko dena operadore ekonomiko guztiak merkatuan efikazia konpetitiboz ari daitezen. Seinale korporatiboak transmitituz ahalegin egiten da, eta gehiago edo gutxiago lortu ere beti egiten da, agente indibidualen konportamentu ekonomikorako libertate pertsonala koartatzea, azkenean murriztu egiten direlarik libre disposizioeko eskubide eksklusiboak norberarena denaren gainean, hots, propietatea. (...) Agenteen gaineko aktuazio kontzertatuek eta jarraibide kolektiboek mendratu egiten dituzte konportamenturako solbentzia eta independentzia, lehiaren izate efikazerako premiazko”. Gomendio hutsak urratu egiten du LDLa-ren 1 artikulua, lehia murriztu egiten duen (edo behintzat murriz dezakeelako) bezainbatean, zabaltzen dituzenez gero ezin dudatuzko seinale korporatiboak, transmititzen dituztenak konportamentu komertzialerako homogeneizazio jarraibideak.”⁶⁵ Kondukta antikonpetitiboa larritu egiten da alde edo moldez presionatu egiten denean estipulatua betetzen ez duena, azken honen konportamentuari lehia desleal iritzirik gainerako asoziatuen aldean.”

⁶³ Ebazpen 1999ko abenduaren 23koa, Frogatu Egintza 4, 14 orri: “1997ko abuztuaren 12an AECA-ko Presidenteak charter hegaldien prezioen igopera jakinarazi zuen, %4tik %6ra bitarteko igoera, urrengo asteetarako, dolarraren eta erregaiaren prezioaren igoeragatik (“El País”, 1997ko abuztuaren 13a 1.904 folioa)

⁶⁴ Ebazpen 1999ko otsailaren 13koa, 556/03 Espedientea Empresas Cárnicas.

⁶⁵ Ebazpen 2004ko otsailaren 13koa, Eskubideko Funtza 6, 15 eta 16 orri.



73. LDA-ak, ebazpen hartan, santzionatu egin zituen hiltegi-tako zenbait asoziazio, asoziatuei gomendio kolektiboa egin izanagik, erreperkuti zedin okela-produktoreen gain gaitzatu jakin bat; Ebazpen honetan aztertutako kondukta analogoa beraz:

“Lehenik. Aitortu ezen presenteko espedientean kreditatua geratu dela lehiaren praktika murriztailea egin izan dela, debekatua (Lehiaren Defentsako) Lege 16/1989.ko 1 artikuluan, kontsistitu izan delarik abeltzainen hirin karnikoen jasotzetik datorren kostua erreperkutitzeko gomendia, beren asoziatuen konportamentua bateratzeko asmoz, libre inizatiba enpresariala deusezta geratzen delarik.”⁷⁰

Prezioen gomendia ez dago justifikatua, nahiz balorazio objektiboei erantzun edo kostuei erreferentziatua izan

74. Halaber, ASETRAVI-k defendatzen duenaz guztiz bestela, hutsala da prezioen gomendia fundamentatua izana bere asoziatuentzako kostu erreal (objektibu eta orokorrak) direnetan. LDA-k zuzenki deskribatu ditu zenbait ebazpenetan aktibitate ekonomikoaren konplexitate eta dinamismoa, non enpresa bakoitzak badituen bere kostuen egitura, estrategia enpresarial eta politika komertzial propioa. Kontestu honetan, asozio batetik konportamenturako jarraibide orokorren ezarpenak inoiz ere ez du faboratzen lehiarik, berori murriztu baino ez, estrategia eta politika komertzialen uniformizazioaren bitartez:

“Falazia da orobat sustengatzea gomendatu prezioak kasik autoeskola guztietan libreki ezarritakoaren ia berdina direla, zeren kostu errealean, objektibuen eta orokorren gain oinarriturik baitira. Lehia erregimenean, errealitate ekonomikoa eta enpresariala etengabe behatzean argiro agertzen da zer balorazio ugari eta oparoa dagoen zenbait merkantzia edo zerbitzuri buruz, eta eurok produzitzeko orduan behar diren baliapide eta kostuei buruz. Pertsona fisiko edo juridiko orok, une historiko bakoitzean, ikuspuntu original eta diferentea du bere kliente potentzialentzat preziatuen eta hoberen denaz, bai eta halako edo beste halako merkantzia edo zerbitzua produzitzeko behar diren giza-baliapideez. Izan liteke intentsiboago tresna-kapitalen edo giza-kapitalean, izan liteke egitura edo antolakunde erraldoia kostu finko garrantzitsuez, baina eskalako ekonomiaz, edo nahiago izan liteke enpresa txikien malgutasun handiagoa eta arreta pertsonalizatua. Nahiago izan liteke prezioak jeistea margeneak laburtuz kliente gehiago lortzeko, edo, bestela, goi prezioen alde joka liteke kalitate espezializatua erantsiaz. Egunko lanordua izan litezke bariagarri edo finkoak, baliapideak sofistikatua edo ez hain, publizitateko inbertsioak handi eta ingeniotsua edo ez, etc... Jardun ekonomiko orotan beti dira produzio posiblerako zenbait funtzio eta forma. Bitarteko ondasunen, kapitalaren eta, batez ere, giza-baliapideen barietate azkengabea eta pertsonen eta baliapideen potentzialitatean eta ahalean dagoen diferentzia-gradu zabala da errealitate enpresarialean izaten den ezaugarri nagusia. Barietate berritzaile oparo hau islatua bada prezioetan behin eta berriro, aski motibo da uste izateko merkatuetan badela kolusio graduren bat. Edonola ere, ezein asoziaziotatik ez eta asoziatuen ezeinatarik abentura liteke baieztapen zinezkorik eta “objektiborik” beste asoziatu edo lehiakidek zer egin dezaketean edo zer behar luketen egin, ezina da jakitea bakoitzak, autonomoki eta libreki, zeri irizten dion bere klientearentzat edo enpresarako hobereana zer den. Horretatik guztitik dator, denuntziatuaren alegazioak zinezko izan daitezeneko inposibilitate erreala diotenean autoeskola batzuen arteko antzekotasuna forma ezkoordinatuan gertatzen dela

⁶⁶ Ebazpen 2004ko otsailaren 13koa, Ebazpena, 19 orri.



eta merkatuaren zenbait zirkunstantziak hartaratu, egiten baitu guztien kondukta bertsua izan dadin; edo alegatzen duenean asoziatu autoeskola guztiek antzeko gastuei egin behar dietela aurre; edo zerbitzu diferentziak baino aipatzen ez dituenean, prezioen diferentzia posiblerik aipatu gabe.”⁷¹ (azpimarratzea Auzitegiarena)

75. Hargatixe da hutsal SINTRA VI-k egindako alegazioa esanez prezioen igotzeko gomendioak gasoleoaren prezioaren emendatze estimazio “objektiboetan” fundamentatzen direla, nahiz estimazio horiek Kostuen Behatokiak eta Errepidean gaidiko Merkantzia Garraioen Prezioen Behatokiak (Sustapen Ministerioak sorturik) eginak izan.

76. Baldin, SINTRA VI-k iradokitzen duen gisan, batez-besteko kostu zuzen baten (gasoleoa) emendatzeak justifika ahal badeza prezioen gomendio edo akordioa (delako emendatzea klienteetan erreperkutitzeko), berdin justifika liteke batez-besteko kostu zuzenaren beste zeinahi elementuri buruz, batez-besteko kostu osoa, eta, ahal balitz, batez-besteko kostu totala. Izatez, akordio edo gomendio orok, bideratua dena sektore ekonomiko batek jasandako kostuen edozein elementu erreperkutitzera, inplikatzeko du libre iniziatiba enpresarialaren deuseztatzea kondukta enpresarialen harmonizazio edo uniformizazioaren alde. Emaitza hau onartzea hainbat litzateke nola abdikatzeko enpresa libertatetik, Konstituzioak babestua, eta asoziazio enpresarialen esku uztea merkatuaren erregulazio funtzioa, zein soilik Estatuari dagokion.

77. Edonola ere, eta gai honetan ugaritzeko, Auzitegi honek kontsideratzen du ezen LDL-k babestu lehia libreak generatzen duela hainbesteko bariedade egitura eta bisio enpresarial non kontzeptualki eta materialki ezina den kalkulatzeko batez-besteko kostu edo prezio “objektibo”.

78. Kostuen Behatokiak berak seinalatzen du zer den nekez batez-besteko kostuak kuantifikatzeko eta identifikatu egiten du efizientzia handitu eta kostuak gutxitzeko gara daitezkeen estrategia dibertsoak.

79. Batez-besteko kostuei dagokienez, seinalatu behar da ezen “Kostuen Behatokiak” soilik estimatu zituela batez-besteko kostuak: “ikusirik-eta zer den gaitz kuantifikatzeko garraio enpresa batek jasan behar dituen zeharkako kostuak, zeintzuk ez baitute erlazio zuzenik enpresak egindako garraioaren bolumenarekin; kontuan hartutako batez-besteko kostuak kostu zuzenak baino ez dira, gehitu behar zaizkielarik kudeaketa, komertzializazio eta gainerakotik datozen zeharkako kostuak, garraio enpresak bere gain pairatu behar dituenak.”⁷² Baldin ezin bada batez-besteko kostu zeharkakorik kalkulatu, konkluitu behar da batez-besteko kostu totalik ere ezin litekeela kuantifika, eta beraz, ezin liteke determina gasoleoaren batez-besteko igotzeak izan ditzakeen intzidentzia batez-besteko kostu totaletan. Hortaz, ASETRA VI-ren gomendioek ez dute aintzatan hartu batez-besteko kostuen intzidentzia eta, are gutxiago, indibidualak.

⁶⁷ LDA-ren ebazpena, 2000ko martxoaren 9koa, 461/99 Espedientea Autoescuelas de Alcalá, Eskubideko Funtza 3, 11 eta 12 orri.

⁶⁸ Observatorio de Mercado, 10 alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 7 eta 8 orri.



80. Efizientzia susta ditzaketen neurriez, “Merkatuaren Behatokiak” zenbait faktore identifikatzen ditu, sektoreko kostuak murriz ditzaketenak. “Ibili kilometroak eta hutsik egindako ibilbidearen portzentajea”, “Ibilgailuaren eroste-prezioa”, “Finantziazioa”, “Aseguru poliza”, “Erregaia” eta “Pneumatikoak”, “Erosketa zentralen kreatzea”, “Komertzializazio zentralen kreatzea”, “Ordainketak”, “Efizientzien hobekuntzatik datozen kostuen igotzea” eta “Gardentasuna”.⁷³ “Erregaiari” zaionez, txostenak zenbait neurri iradokitzen du:

“Kontzeptu hau kalkulatzen erabili izan den erregaiaren prezioa honetatik dator, hots, gasolindegiko batez-besteko prezioari 0,03 euroko (5 peseta) deskontua aplikatzen; uste da deskontu horri garraio publikoko enpresa ia guztiak lot dakizkiokeela. Ibilgailu mota batzuetan deskontu handiagoa jo izan da, tamainu enpresarial handiagoa izateagatik. Deskontu hori, ordea, hazi liteke 0,048 euroraino (8 peseta) litroko, enpresen aldetiko autokontsumo suposamentuetan.

-Orobat, ibilgailuaren gidatze egokiak kontsumoen gutxitze nabarmena dakar. Alderdi honetan, zerikusi handia dauka gidari profesionalen formazioak, beronetan garraiolari eta zamatzaleek parte har dezakete.

-Orobat, GPS-a erabiltzeak ibilbide ezohikoetan, bide zuzenen eta egoera oneko gaineko informazioak eta azpiegituren eta zamatuhustu lekuen seinalizazio egokiak jakinarazten du, eta horrek bere aldetik bidetako denbora eta erregaia laburtu egiten du.

-Garraio enpresak flotaren usua planifikatu izanak lagundu egin lezake, ibilbide bakoitzari ibilgailu egokiena izendatuz (esaterako, kontsumo handiena duenari ibilbide laburrena), erregaiaren kontsumoa jeisten.”⁷⁴

81. Beraz, ezta “Observatorio de Costes” edo “Kostuen Behatokiak” berak estimatu erregaiaren batez-besteko kostua ere ezin liteke “objektibotzat” hartu, ASETRAVI-ren pretensio denez, zeren garraio enpresek neurri diferenteak balia baititzakete kostu hori laburtzeko. Egiatan, LDL-k kondukta analogoen gaineko beste ebazpen batzuetan seinalatu duenez, ASETRAVI-ren aldetiko prezio gomendioek bere asoziatuen onurarako ere ez dute egiten. Zeren ASETRAVI-k gomendatu jarraibideei lotu zaizkienak, egoera indibidualei jaramonik egin gabe, merkaturako bere moldapena atzeratuz doaz, beren lehiakortasun eta bideragarritasunaren kaltetan.

Prezioen gomendioak helburu du lehia murriztea eta, beraz, ez da errekeritzen berorren frogarik

82. Lehenago aipaturiko ebazpenetan, bai eta beste batzuetan, LDL-k oroitarazi du explizituki eta inplizituki LDL-ko 1 artikulua, 1 apartatuko debekuaren efektuetara, hutsala dela gomendioaren hartzaileek gomendioa aplikatu izana, nahiz zirkunstantzia hau aintzatan har litekeen sartzio pekuniarioaren graduazio orduan:

“Nabarmendu behar da ezen lege-urratzea dagoela gomendio kolektiboa onartu izate horretan, indiferente delarik LDL-ko 1.1.a artikulua hautsi dela konstatazeko orduan,

⁶⁹ Observatorio de Mercado, 10 alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 39 orri.

⁷⁰ Observatorio de Mercado, 10 alea, 2006 urtea, “Observatorio de Costes”, 41 orri.



berorren aplikaziorik izan den ala ez, zeren urratzea lehia librea faltsezteko helburua duen gomendioa hartzean baitatza.”⁷⁵

“Aurreko guztiagatik, gomendio kolektibo baten aurrean gaude, asoziazio enpresarial batek egina, enpresa asoziatuen konportamentu komun baten bila doana, zeinek sektore horretan libertate komertziala murriztu eta faltseatu egiten baitu. Nabarmendu behar da ezen hor urratzea gertatu dela gomendioa egin den une beretik, berorren kontsumaziorako ez dela behar gomendioa praktikara eraman izana.”⁷⁶

“Hutsala da, beraz, delako gomendioa praktikatu edo ez praktikatu izana, (zeren) Lege 16/1989ko uztailaren 17koaren 1 Artikuluak (Lehiaren Defentsarena) santzionatu egiten baitu “ez soilik akordio, erabaki edo gomendio kolektibo oro edo elkar harturiko praktika helburutzat duena lehia eragotz, murriztu edo faltsea“ baizik “merkatu nazional osoan edo parte batean lehia eragotz, murriztu edo faltsetu lezakeen” guztia ere.”⁷⁷

Krisis ekonomikoko kontestuak ez du LDL-re urratzerik justifikatzen

83. Halaber, LDA-k ere zenbait alditan jakinarazi du ezen kontestu sozio-ekonomikoa eta, bereziki ere, sektore jakin baten krisia ezin litekeela balia prezioen gomendiotara jotzeko justifikaziotzat. Balio du bai nabarmentzea LDA-k egiten duen kontsiderazioa 1992ko uztailaren 6ko Ebazpenean agente ekonomikoen ezinbesteko moldapenez merkatuaren aldakuntza egituretara, gomendio kolektiboak alde bat utziaz -hutssegitera kondenatuak-, gehienik ere berandutu baino ez baitute egiten baliapide produktiboen asignazio efiziente beharrezkoa, Auzitegi honek errepidean gaindiko merkantzien garraioaren kontestuari osoki aplikagarri irizten dion kontsiderazioa:

“Agrupazioa defendatu da halaber argumentatuz-eta akordioak xedetzat zuela enpresak sektorearen krisitik salbatzea, eta, zentzu honetan, praktika baimendutzat hartuko da. Lehenik eta behin, Auzitegiak nabarmendu nahi du ezen hain zuzuen ere sektore helduetan gertatzen dela -geroari buruzko perspektiba makurrez- lehiarik bortitzena irauten nahi duten lehiakideen artean. Merkatuaren funtzionamentuak operadoreei seinalerik igortzen dienean ohartaraziz-eta sektoreko enpresen kopurua handiegi dela eta behar dela jardunaren beste adar batzuetara asignatu baliapideak, halako borroka bat sortzen da merkatuan irauteko. Borroka honen ordezkari prezioen kontzertaziorako akordio bat sartu nahi denean, ez da dudarik, norbaitek akordioa hautsiko du eta saiaturiko da merkatuan irauten transakzioei aplikatuz halako kondizio jakin batzuk, bat datozenak eskeintza eta eskariaren arteko jokuarekin. Halatan, kontzertazioak ez du balioko besterik merkatutik enpresa batzuen irteera atzeratu eta baliapideak beste adar joriagoetara designatzeko baino, baina ez du lortuko luzaroan kondizio artifizialei eusterik. Eztabaidatu kasuan, usteko zenez, akordioa ez dateke efikaza izan. (...)

Bigarrenik, azter dezagun ia Agrupazioak hartu akordioa Auzitegiak baimendua izan litekeen Lege 16/1989-ko 3 artikuluan ezarritakoaren arabera. Inola ere ez litzateke aplikagarri delako 3 artikuluko 1 zenbakian ezarritakoa, zeren gaitz defenda bailiteke prezioen igotze orokorrak permiti liezaiekeenik kontsumitzaile edo usuarioei akordioaren abantailetatik parte hartzerik.

⁷¹ Ebazpen 2000ko abenduaren lehenengoa, Eskubideko Funtza 7, 26 orri.

⁷² Ebazpen 2000ko abenduaren lehenengoa, Eskubideko Funtza 7, 26 orri.

⁷³ LDA-ren ebazpena, 2005eko otsailaren 13koa, Eskubideko Funtza 7, 26 orri.



Beraz, eztabaidatu beharko da zenbateraino prezioen finkatze akordiorako baimenik eman litekeen eskariaren gutxitze joera iraunkorreko kondizioetan, Legearen 3 artikuluko 2 zenbakiko b) letrak aurrez ikusten duenez.

Delako prezeptuak ezartzen dituen kondizioak “krisis kartel” baterako baimena eman dadin dira: -egoera ekonomiko orokorrak eta interes publikoak justifikatua egon dadila; - izan dezala xedetzat eskeintzaren egokipena eskarira. Ez dirudi prezioen igoera orokorreko akordio horizontal batean errequisito bata ez bestea aurki litekeenik. (...) Ez liteke beraz esan ezen mahai-ardoaren enpresa komertzializatzaile andana handi bat sustengatzea denik interes publikoko xede, defendatu behar dena lehian murriztapenak sartuarren.”⁷⁸

84. Kasu hartan, nahiz Gipuzkoako ardo produktoreen asoziazioak argumentatu bere kondukta baimentzekoa zela, ez zuen kondukta santzionatuaren baimen pertinentea galdatu. Horrexegatik zen LDA-ren argumentazioa pisuago⁷⁹, eskuetan daukagun kasuan ere gertatzen den egoera, ASETRAVI-k inoiz ere galdatu ez diolako LDEZ-ari baimenik prezioen igotzeari buruzko gomendioetan, zein baita Ebazpen honen objektu.

85. Orainsuago, 2000ko abenduaren 1eko Ebazpenak ere ukatu egin zituen UNESPA-ren alegazioak sektorearen krisiaz, baieztatuz-eta ezen “Auzitegia konsziente dela adarraren oreka teknikoaren endekapenaren larriaz, primen askitasun printzipioaren garrantziaz eta nola delako endekapen hark solbentzia desagertuaraz zezakeen, beraz ezer ez ziezaiokeen objekta Lan-talde baten sortzeari. Baina orobat izan behar da konsziente ezen LDL-aren 1.1.a) artikuluko transkritoaren tipifikazioak permititzen diola Administrazioari merkatuaren funtzionamentu lehiakorra altera lezakeen zeinahi konduktaren kontra erreakzionatzea eta exigi haren deusezte, prezioen formazioa izan dadin joku librearen ondoren, joku librearen xede, interferentziarik gabe, nola eta Auzitegiak aitortu baitzuen 1990ko abenduaren 5eko Ebazpenean (Espte. 260/89).⁸⁰

86. LDA-k ere irizpide berari jarraitu dio prezioen gomendioari dagozkion baimenatarako eskari formaletan:

“Asoziazio eskarigileak, ehun eta larogeiren bat asoziatuz osatua, uste du “Prezioen tarifa orientagarriak” –hartarako egin du baimen eskaria- erantzuten diola hartan partaide diren profesionalen behar handienetako bati; profesionalok galdatzen dute erreferentzia objektiboko iritziak izatea, baliogarri gerta dakien beren zerbitzuen ordainez kobratzen dituzten prezioak ezartzeko orduan, zeren sarri tarifen ezartzea “begiz” egiten baita, eta horrek eragotzi egiten du zer den benetako produktibitatea jakitea eta Asoziazioa osatzen duten enpresen garapen posibilitatea. Indikatu behar da ezen (LDA-ren) posizioa, galdekizun mota hauei dagokienez, argia dela. Halatan, 1990ko ekainaren 25eko ebazpenean (espte. 9/90 Fina Ibérica), seinatu zuen “prezioen determinazio materialian orientazio hutsa ezartzen duen klausula oro lehia librearen kontrako dela... eta, izanik prezioen modu kontzertatuz ezartzea merkatuan efektu antikonpetitibo handienak eragiten dituena, berorren baimena soilik egin liteke

⁷⁴ Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, Eskubideko Funtza 8, 7 eta 8 orri.

⁷⁵ Ebazpen 1992ko uztailaren 6koa, Eskubideko Funtza 8, 9 orri: “Auzitegiak, beraz, autorizagarri datekeen akordioa delako alegazioa. Horretaz gain, hori hala gerta zedin, baimen eskaria behar zen, egin izan ez zena”.

⁷⁶ Ebazpen 2000ko abenduaren lehenengokoa, Eskubideko Funtza 6, 24 orri.



zirkunstantzia exzepzionalek ezinbesteko bihurtzen dutenean, LDL-aren 3 artikuluan seinatzen diren helburuak lortzeko, indikatuz (358/95 espedientearen ebazpenean) ezen “soilik direla zilegi mota honetako buletinak haietan datozen prezioak direnean emaitz estatiko huts eta erreferitzen zaizkienean gertatutako egintzei”⁸¹

Praktika desleialen edo antikonpetitiboen izateak ez du justifikatzen prezioen gomendio modurako erantzunik

87. Bestalde, Auzitegi hau kosziente da errepidean gaindiko garraioen sektorea denuntziatuz datorrela “dumping” praktikak, hots, zerbitzuaren kostuen azpiko prezioak. ASETRAVI-k ez du berariaz alegatu, baina bere Zuzendaritza Batzarreko Akta batean irakur liteke “problema sektore barruan dagoela, ez baitagu batasunik, eta nor bere aldetik dabilela, sarri askotan alferrik galtzen delarik lortutakoa, badenez gero enpresarik ezin ulertzeko moduan prezioak jeitsiz doanik.”⁸²

88. Gisa honetan, Auzitegi honek oroitarazi nahi du ezen nahiz LDL-ak santzionatuagatik ere posizio dominatzailearen abusua –prezio predatorioak erabiltzea-, eta Lehia desleialeko Legeak berdin egiten du zerbitzuaren kostuen azpitiko prezioez, ez dela onargarri deslealitate enpresarialeko akusaziorik inori bidaltzea prezioak estabilizatu edo prezioak igotzeko:

“Kondukta antikonpetitiboa larritu egiten da aldeaz edo moldez presionatu egiten denean estipulatua betetzen ez duena direlako konportamentuoi lehia desleala iritzirik gainerako asoziatuen aldean. (...) Kolektiboen jarraibideei ez jarraitzen ausartzen direnak beste asoziatuen aldetik “deslealitatez” akusatuak izan daitezke, nahiz izatez interes propio korporatiboaren bila joan”.⁸³

89. Baldin ASETRAVI-k kontsideratzen badu merkatuan badela kondukta LDL-ren kontrakorik (Lehia Desleialeko Legea), sala ditzake eta hala egin behar luke lehiaren defentsarako organismo estatal eta autonomoen aurrean edo instantzia judizial pertinenteen aurrean, baina inolaz ere ezin du LDL-ren 1 artikulua, 1 apartatuari kontrako zaion akordio edo gomendiorik konduktak kontrarrestatzeko asmoz.⁸⁴

90. Ber moduan, baldin ASETRAVI-k edo beste zeinahi asoziazio enpresarialek kontsidera badeza errepideetan gaindiko garraioko lehia murrizteak Administrazioak berak eraginak direla, jo lezake bai LDA-ra bai lehiaren defentsarako agintari autonomikoetara salatuzko-eta lehia librearen kontrako efektuak eragiten dituzten arau estatal edo autonomikoak. Zentzu horretan, oroitarazi behar da ezen LDA-k argitaratu zuela txosten bat (Garraiolari Autonomoen Asoziazioak galdaturik), non Gobernuari eskatzen zaion eskariak deroga ditzala eskeini ahal izateko garraio astunaren zerbitzua, 1999ko abuztuko Aginduak ezarria, Lurreko Transporten Arautzeko Legearen

⁷⁷ LDA-ren ebazpena, 2002ko apirilaren 29koa, A 289/00 Espedientea, INSTAELECTRA, 3 eta 4 orri.

⁷⁸ ASETRAVI-ren erantzun idatziaren 4 dokumentua, LDEZ-aren errekerimentuari erantzunez egina (LDEZ-ren espedientea, 84 eta 85 orri.)

⁷⁹ Ebazpen 2004ko otsailaren 13koa, Eskubideko Funtza 6, 16 eta 17 orri.

⁸⁰ *Vid.* Analogiaz. LDA-ren ebazpena, 2004ko urtarrilaren 8koa, 553/03 Espedientea, FEDIFAR.



Erreklamatuak garatua, errepidean gairdiko merkantzien garraioko baimenen materian.⁸⁵

91. Horregatik guztiagatik, Auzitegi honek kontsideratzen du bai 2005eko irailaren 8ko prentsa-oharrak bai 2006ko apirilaren 27koak gomendio kolektiboa konstituitzen dutela, inkurtsua LDL-aren 1.1.a) artikularen debekuan, xede duena, produzitzen du edo produzi lezake Bizkaiko errepidean gairdiko garraio merkatuan lehiakortasuna ekiditzeko, murrizteko edo faltsutzeko efektua, bereziki ere, zuzenki edo zeharka, prezioen finkatzea.

BIGARRENIK: GOMENDIO KOLETIBOA EZ DAGO LEGEAK ANPARATUA EZ ETA ADMINISTRAZIOAK INPOSATUA

92. LDL-ren 2 artikulua, 1 apartatuak ezartzen du ondoko hau:

“Lehiaren defentsako materian, disposizio komunitarioen aplikazio ebentualaren perjuiziorik gabe, 1 artikularen debekuak ez zaizkie aplikatuko legearen aplikaziotik hel daitezkeen akordio, erabaki, gomendio eta praktikei.

Horri aitzia, (1 artikuluko debekuak) aplikatzeko izango dira beste potestate administratiboaren jardunetik datozen lehia murriztuko egoeretara edo botere publikoaren egintzek edo babes legal gabeko enpresa publikoek kausatuak diren egoeretara.”

93. ASETRAVI-k baieztatu egiten du berak soilik erraztu egin diela bere asoziatuei tarifak eguneratzeko beren eskubidearen erregulazioa, indarreango araudiak ezartzen duenez. Argumentu hau soilik litzateke aplikagarri 2006ko apirilaren 27ko prentsa-oharrari dagokionez, ezen 2005eko irailaren 8ko prentsa-oharra lehenago argitaratu baitzen 2005eko urriaren akordioak baino.

94. Errepidean gairdiko Garraioen Zuzendari orokorraren 2005eko urriaren 21eko Ebazpenak eta FOM/394/2005 Aginduak (abenduarien 5koa) berariaz ezartzen dute 3 Klausulan (Garraio Prezioaren Berrikustapen Automatikorako Klausula) ezen tarifaren aktualizazio automatikoa, gasoleoaren batez-besteko igoeraren ondorenez, garraiolarien eskubide erregulazioa litekeena dela “salbu eta kontrako paktuan”. Beraz, legalki ezin garraiolari ez dago obligatua bere tarifak automatikoki aktualizatzera gasoleoaren prezioaren igoera erreperkutitzeko. Aitzitik, edonor garraiolariak pakta dezake tarifaren aktualizazio automatikorako klausularen aplikazio eza edo erregulazio horri uko egin diezaike. Edonola ere, legeak ez du inposatzen, ez inposatzen ez anparatzen garraiolariak edo zamatzaileak elkar harturik egin lezaketean ezin aktuazio. Horrenbestez, ASETRAVI-k 2006ko apirilaren 27an bere asoziatuei egindako gomendioak, gasoleoaren prezioaren igoera beren prezioetan erreperkutu zezaten, ez dauka anparorik ezin lege edo disposizio erreglementariotan.

95. Bestalde, 2005eko urriaren 18ko 2 Klausulak (Indarreango Kontratuen Berrikustapena) ere ondokoa ezarria dauka:

⁸¹ LDA, I 99/02 Txostena, Nurriztapen legalak lehiari errepidean gairdiko garraioan (2005).



“Aurreko apartatuan indikaturiko portzentajeak erreferentzizat harturko dira prezioen aktualizaziorako.

Errepidean gaindiko Garraiaren Komite Nazionaleko asoziazioek eta zamatzaileek, konsziente direlarik egungo zailtasunez, eta Kostuen Behatokiak erreferituriko datuak begibistan izanik (aurreko puntuak aztertuak eta akordatuak), asumitzen dute beren asoziatuekin Garraioko Kontratu (idatzi edo ez-idatzi) urgentean ezarriko dituztela, kontuan izanik kostuen igoera kontratuak egin zirenetik eta ordu arte.

Esku hartzen duten Erakundeek konprometitzen dira direlako gomendioen berri ematen edo informatzen eta haren kunplimentuaren jarraipena egiten.”

96. Sustapen Ministerioak sinaturiko Akordioko klausula hau, uste izanik ere berau izan dela 2006ko apirilaren 27ko ASETRAVI-ren prentsa-oharraren eragile edo sortzaile, delako prentsa-ohar honek ez du justifikatzen edo eximitzen antijuridizidadetik. Kontraakoa onestea litzateke fraudeari atea irekitzea eta LDL-aren edukiaren hustea aktore ekonomikoen eta Administrazioaren artean akordioak adoptazearen bidez –ezein anparo legalik gabe-; areago, akordio horiek eraginak eta exigituak izan direnean aktore pribatuen aldetik presio neurrien bitartez, greba mehatxua barne. 2 artikulua, 1 apartatu, 2 paragrafoak ezartzen duenez, LDL aplikagarri zaie beste potestate administratibo batzuetatik datozen lehiaren murrizteei edo kausatuak direnean botere publikoen edo delako anparo legalik gabeko enpresa publikoen aktuazioetatik. Sustapen Ministerioak ez dauka ezoin habilitazio legal lehiarako akordio murriztailerik sinatzeko (LDL-aren disposizioen gain legokeenik), eta bere aktuazioak sometitu egin behar ditu lege horren menpera. Gisa berean pronuntziatu zen LDA 2003ko abenduaren 10eko bere ebazpenean:

“Azkenean, gertatu izan balitz ezen, Zerbitzuaren disposizioetatik, frogatu izan dela klausula debekatudun Akordio-Markoa egiaz MAPA-k eragina izan dela eta denuntziatu asoziazioek sinatua, Zerbitzuak ikertu egin behar zukeen ia MAPA-k disposatzen duen habilitazioaren bat Lege mailako arauen baten bidez debekatu akordiorik sustatzeko. Zeren Zerbitzuak ezin lezake ez-ezagutu gauza bat dela disposizio normatiboak diktatzeko fakultatea disposatzea eta beste gauza ongi bestelakoa Lehiaren Defentsarako Legeak debekaturik dituen akordioak sustatzeko izatea.⁸⁶

97. Konklusio honek ez du prejutatzen, ordea, santzioaren graduazio posiblea, 2005ko urriaren 18ko akordioetan Administrazioak izandako inplikazioaren atentzian.

HIRUGARRENIK: GOMENDIO KOLEKTIBOAREN SANTZIOAK NE BIS IN IDEM PRINTZPIOA ERRESPETATU EGITEN DU

98. ASETRAVI-k alegatu du ezen bere prentsa-oharretan soilik mugatu dela bere ordezkariak adoptatu akordio eta gomendioen kunplementu ematera; baieztapen hori Auzitegi honen aburuz CETM-ri erreferitua dateke, horren partaide delarik ASETRAVI.

⁸² Ebazpen 2003ko abenduaren 10ekoa, r 583/03 Esped., Asociaciones Cárnicas.



99. Auzitegi honen aburuz, ASETRAVI-ren alegazioak erreferitzen zaizkio *Ne Bis in Idem* printzipio konstituzionalari, LA-aren jurisprudentzian jasoa:

“LA S 2/1981-etik (Urt. 30ekoa) onartu izan dugu ezen *non bis in idem* printzipioak eskubide fundamentala integratu egiten duela legalitaterako printzipiora, materia penal eta santzionatzailean (25.1 art KE), aipu espresurik ez bada egiten ere delako pretzeptu konstituzionalean, konexioak dituenz gero tipizitate bermekin eta urratzeen legalitaearekin.

Hortaz, deklaratu dugu ezen printzipio honek betatu egiten duela santzioen dualitatea inposatzea “subiektuaren, egintzaren eta fundamentuaren identitatea apreziatzen den kasuetan” (TK S 2/1981, FJ 4; erretiteratua askoren artean TK SS 66/1986, Maiatz 26koetan; FJ 2; 154/1990, Urri 15koa; FJ 3; 234/1991, Abendu 16koa, FJ 2; 270/1994, Urri 17koa, FJ 5; eta 204/1996, Abendu 16koa, FJ 2).”⁸⁷

100. Preliminar izaeraz, seinalatu behar da ezen ASETRAVI-k ez duela ezekin ebidentzia ekarri CETM-i edo ASETRAVIRI-ri berari atribuituko dokumentu gisa, erlazioa dezana 2005eko irailaren 8ko bere prentsa-oharra CETM-ek adoptatu alegia akordio edo gomendiorekin. Baiki, ASETRAVI-k frogatzat ekarririko prentsa-artikulu batek CETM-ek bere kideei (erreperkuti dezaten gasoleoaren igoera tarifetan) egin gomendioaren berri badakar. Hortaz, Auzitegi honek asunituko du, ASETRAVI-ren onerako, egiaz izan zela prezioak igotzeko lehenagoko gomendio bat, CETM-ek bere asoziatuei egina, eta ASETRAVI-ren 2005eko irailaren 25eko prentsa-oharrak gomendio hori zuela inspirazio iturri.

101. 2006ko prentsa-oharrari zaionez, Auzitegi honek orobat asunituko du, ASETRAVI-ren onerako, 2005eko urriaren 18ko Akordioko 2 Klausula zuela inspirazio iturri.

Ez dago Ne Bis in Idem printzipioaren urratzerik

102. Auzitegi honek kontsideratzen du ASETRAVI-ri atribuitzeak LDL-a urratu izana ez duela kontradiktatzen *Ne Bis in Idem* printzipioa, berori zenbait arrazoigatik:

103. Lehenik, ez CETM-ren gomendioa (2005ko iraila) ez Akordioa (2005eko irailaren 25a) izan dira instrukzio edo erresoluzio administratibo edo penalaren objektu, eta hortik kasu honetan ez egona santzioen dualitaterik.

104. Bigarrenik, Auzitegi honek kontsideratzen du ezen ASETRAVI-ren gomendioak (2005ko urriaren 25ekoa eta 2006ko apirilaren 27koa) infrakzio edo urradura independente direla, zeinetan gertatzen ez den CETM-ren eta 2005ko urriaren 18ko Akordioarekin faktu identitaterik. Halaxe da izan ere, prentsa-ohar biak isuriak dira ASETRAVI-k adoptaturiko akordio antijuridiko batetik, bai espresuki bai asoziatuen biltzar orokorraren edo biltzar orokorraren delegazioz edo haiek asoziazioaren organo baten alde onarturiko estatutuen delegazioz.

⁸³ AK, Osoko Batzarra, Sententzia 2003ko urtarrilaren 16koa.



105. Hirugarrenik, ASETRVI-ren prentsa-oharrak ez dira goiko zeruetan adoptatu gomendio bat exekutuz, baizik rol aktiboa adoptatu du eta bereizia partaide deneko asoziazioetik (CETM), merezi lukeena erreputxe juridiko independentea. ASETRAVI-k bere prentsa-oharrak argitaratu ditu bere web orrian eta hedabideetara bidali; Buru Nagusiak deklarazio publikoak egin izan ditu bi prentsa-oharron eragina indartzeko asmoz, eta Asoziazioak 2005ko apirilaren 27ko gomendioari (behintzat) jarraipen egin izan dio egokitzeko-eta bere estrategia delako gomendio horren emaitzetara.

106. Zentzu honetan, Komisio Europearrak, auzitegi komunitarioen babespean, asumitu du ezen ez dela subjektu identitaterik noiz ere asoziazio batek edo asoziatuetako batek edo gehiagok partizipazio indibiduala eta mugatua izan duten kondukta antijuridiko batean. Eszenario hau gertatu zen Komisioaren Erabakian ekipo elektroteknikoen maioristen asoziazio holandarraren (“FEG”) eta haren kideetako baten (“TU”) kontra. Alde batetik, TU santzionatua izan zen rol aktiboa eta bereizia izan zuelako FEG-en akordio eta gomendioen exekuzioan⁸⁸. Bestetik, FEG santzionatua izan zen bere kideek adoptaturiko akordio antikonpetitiboak indartzen saiatu izatearren⁸⁹:

LAUGARRENA: SANTZIOA

107. Honainoko guztia bere aurrean duelarik, Auzitegi honek kontsideratzen du frogatuztat ezen 2005ko irailaren 25ean eta apirilaren 27an ASETRAVI-k adoptatu prentsa-oharrek prezioen igotzeko bi gomendio konstituitzen dituztela, inkurtsuak LDL-aren 1.1.a) artikuluan, xede duena, produzitzen du edo produzi lezake Bizkaiko lurraldean lehiakortasuna ekiditzeko, murrizteko edo falseatzeko efektua, zuzenki edo zeharka, prezioen finkatzearen bitartez.

108. LDL-ren 10 artikulua, 1 apartatuaren bertutez, “auzitegiak inposa diezaieke, deliberatuki edo neglijentziaz 1, 6 eta 7 artikuluetan dispostzen dena urra dezaten agente ekonomiko, enpresa, asoziazio, elkarte edo taldeei 150.000.000 milioi pesetarainoko isuna” (edo horren ekibalentea eurotan).

109. Audentzia Nazionalak artikulua honi dagokionez manifestatu du ezen:

“Lege beraren 10 artikuluari dagokion bezainbatean, nabarmentzea komeni da, batetik, ezen debekaturiko kondukta egin litekeela edozein agente ekonomikok (terminu

⁸⁴ Lehen Instantziako Auzitegiaren 2003ko Urtarrilaren 16ko Sententzia, Gaiak T-5/00 eta T-6/00, *FEG eta Technische Unie BV c. Comision*, 355 paragrafoa. *Vid.* Orobat, Ernest Ferdinandusse, “The Commission fines FEG, the Dutch association of electrotechnical equipment wholesalers and its biggest member TU”, European Commission’s Competition Policy Newsletter, SIU 1, 2000: “Komisioak isundu egin du FEG-eko kide handien eta garrantzitsuena, TU, bi arrazoi medio: - haren parte hartze aktiboa eta luzarokoa FEG-eko kontseiluan eta beronen komiteetan; eta haren kondukta indibiduala bi murriztapenon alde jokatuz eta haren kontaktu indibidualak enprekin. Komisioak erabaki zuen ez zuela agituko Obiekzioen Pleguak jaso zituzten FEG-ko beste sei kideen kontra. Obiekzioen Pleguei egin erantzunetan eta Audentzia Oralean haiek egin ohartzapenetan ekarri zuten informazioak erakutsi zuen Komisioak ez zuela beren kontrako aski ebidentziarik.” (LDEA-ren itzulpena).

⁸⁵ Europear Batzordeen Justizia Auzitegiaren Sententzia, 2006ko irailaren 21ekoa, C-105/04 P Gaia, *FEG c. Commission*, 191 paragrafoa (Komisioaren alegazioa) eta 200-201 paragrafoa (EBA-aren bermea).



zabala, barruan hartzen dituen enpresak ezetik merkatuaren artekaritzan diharduten edo artekaritzan inzidentzia duten guztiak, zein ere den bere forma juridikoa), baina halaber agente ekonomiko horien asoziazio edo agrupaziok. Bestetik, kondukta egina izan liteke modu dologarri edo kulpagarrian –prezeptua klaroki erreferitzen zaio elementu intentzional edo neglijenteren bati-, lehena delarik lehia librean sortarazi nahi duena efektu distortsionatzailea, eta bigarrena, efektu hori helburu izan gabe, hori eragiteko gai edo apto dena, delako efektu hori aurrikusia izan liteke behar den diligentzia aplikatuz.”⁹⁰

110. Auzitegi honek kontsideratzen du ezen prezio igotzeko ASETRAVI-k egin gomendioek konstituitzen dutela asoziazio baten aldetik LDL-aren urratzea, santziona litekeena eta santzionatu ere behar dena. Konduktaren izaera deliberatu edo neglijenteari zaionaz, Auzitegi honek argitu behar du ezen LDL-ak ez duela asmo infraktorea izan denik demostratzea exigitzen, baizik kondukta infraktorea burutzeko asmo deliberatua edo aktuazio neglijentea eramango duena kondukta infratorera. Gisa honetan, ASETRAVI-ren aktuazioa da prezioen igotzeko gomendio deliberatua, xedetzat duena lehia murriztea Asoziazioko kideen artean.

111. LDL-aren 10 artikulua, 2 apartatuaren birtutez, santzioen zenbatekoa finkatuko da lege-urratzearen garrantziari jaramon eginez, horretarako aintzatan hartuko dira: a) lehiaren murriztearen helmen eta modalitatea; b) afektatu merkatuaren dimentsioa; c) merkatu kuota; d) lehia murriztearen efektuak; e) iraupena; eta f) debekatu kondukten erreiterazioa.

112. Infrakzioaren modalitateaz eta helmenaz, nahiz ASETRAVI-ren gomendioek ez duten akordio edo erabakiaren indar loteslerik, erreprotxe berezi bat merezi du konstituitzen duenez gero asoziazio enpresarial batek erabili bitarteko edo medioa sektore ekonomiko oso bateko lehia-kondizio oinarritzkoak (prezioa) afektatzeko edo erregulatzeko, LDA-ak seinalatu duenez lehenagoko ebazpenetan:

“Presenteko kasu honetan, santzioa graduatzeko, kontuan izan behar da abiapuntutzat ezen LDL-aren 1 artikulua infrakzioak –berez larria, lehiako faktore bat deuseztatzeagatik- benetako larritasuna daukala egiten denean asoziazio enpresarial baten baitan, non sektore ekonomiko jakin baten aktuazio uniforme eragiteko arriskua handiagoa baita, prezio eta tarifei, konportamentu edo kondizio komertzialei dagokienez, mugatzen delarik afektaturiko markoan operatzen duten agente indibidualen konportamentu eta independentzia printzipioa, zein baita elementu esentzial libertate ekonomikorako ((LDA-ak) 2002ko uztailaren 11ko bere Ebazpenean, Espte. 524/01, Fabricantes de Hormas, seinalatu zuenez)”⁹¹

113. Afektaturiko merkatuari zaionez, nahiz ASETRAVI-k bere efektuak lurralde batera (Bizkaia) baino ez hedatu, ez da aiantzi behar ezen, egunkarietako estimazioetatik, Asoziazioak ordezkaten duela Bizkaiko garraio jardunaren %80 inguru eta bere asoziazioek badutela, guztiak batera harturik, 216 milioi eurotako fakturazioa.

⁸⁶ Audientzia Nazionala, Kontentzioso-administratiboaren Aretoa, 1. Atala, Sententzia 2005ko maiatzaren 30ekoa, 589/2002, FJ 2

⁸⁷ LDA-ren ebazpena, 2003ko urriaren 28koa, 551/02 Espedientea, Funerarias de Catellón, 11 orri.



⁹² Gai honetaz galdekaturik, ASETRAVI-k ez du delako informazio hori gezurreztatu; hortakotz, erreferentziatzen balio lezake Asoziazioak trafikoko merkantilean egun zer pisu duen konstatatzeko.

114. Bestalde, Auzitegi honek kontsideratzen du ezen ASTRAVI-k egin prezioen igotzeko gomendioek ez dituztela eragin merkaturian haiek gogoan zituzten efektu guztiak, hortaz hori zirkunstantzia motelgarritzat hartu behar da.

115. Orobat, nahiz dirudien Administrazioaren parte hartzea 2005ko urriaren 18ko Akordioan presio eta garraiolarien huelga mehatxuen ondoren izan zela, Auzitegi honek zilegitzat dauka hura kontsideratzea 2005ko apirilaren 27ko gomendioaren antijuridizidadea moteldu egiten duen zirkunstantziatzen.

116. Orobat, DG-REN Ebazpenak eta tarifen aktualizazio automatikorako Aginduak, salbu eta kontrako paktuan, generatu zukeen ASETRAVI-ren baitan nolabaiteko konfusiorik 2005ko apirilaren 27ko gomendioaren legalitateaz; beraz Auzitegi honek zilegitzat dauka hori kontsideratzea ASETRAVI-ren aldeko zirkunstantzia motelgarri.

117. Azkenik, Auzitegi honek beharrezko kontsideratzen du aipu egitea santzioen funtzio disuasoriari, eta hortik dator LDL-ren infrakzioen komisioren bidez lorturiko irabazi ilegitimoak kontrarrestatu beharra. LDL-ren proiektuak ezartzen du “lege-haustearen ondorenez erdietsiriko onura zilegi-ezak” aintzatan hartu behar direla isunak erabakitze orduan. Kasu konkretu honetan, ASETRAVI-k onartu du (2005eko apirilaren 25eko gomendioari egin jarraipenari zaionaz) “gertatu dela batez-besteko %5,4 igoera zamatzailen %50ko portzentajearen, eta horrek du erakusten jarraipena desberdina izan dela eta uste baino txikiagoa, adoptatu akordioak gogoan hartzen badira”⁹³ Gutxi-gorabeherako kalkulu simple batera joaz, constata liteke ezen 2006ko apirilaren 27ko gomendioak zamatzailen ekarri zela (edo horretarako kontribuitu zuela) 5.832.000 eurotako gainkostua (216 milioi gainteko fakturaziorik X zamatzailen %50 X prezioen %5,4 igoera). Auzitegi honek ez badu ere gogoan izango irizpide hau presenteko isun hau kalkulatzeko orduan, konstatatu egin behar da LDL berriaren baitan ASETRAVI-ri aplikatu dakioeen santzioa askozaz handiagoa izan litekeela.

118. Aurreko guztia ikusita, Auzitegi honek kontsideratzen du egoki dela ASETRAVI-ri 500.000 eurotako isun oinarritzkoa ezartzea prezioen igotzeko bi gomendio (inkurtsuak LDL-ren 1.1.a) artikuluan⁹⁴) adoptatu izan zituelako eta aplikatzea gutxitze bat: (a) %10ekoa, 2005ko urriaren 18ko Akordioaren adopzioan Administrazioaren

⁸⁸ ASETRAVI-ren erantzuna LDEA-k hobeki probeitzeko diligentziari: “LDEA-k aipu egiten dion informazioa hirugarrenen bidez argitara emaniko informazioa da, artikulua apailatzeko informazio-iturriztat baliatu zutena, 2000ko informe sektorialak dira, SETRAVI-ri arrotz zaizkionak.”

⁸⁹ ASETRAVI-ren erantzun idatziaren 4 Dokumentua LDEA-k 2006ko ekainaren 2an egindako informazio eskariari: “ASETRAVI-ren Zuzendaritzaren bilera, 2006ko otsailaren 13^{an}, Buruaren txostena (LDEA-ren Espedientea, 78 eta 79 folioak)

⁹⁰ LDA-ren proiektuak –Parlamentuko tramitetan- lege-hauste oso larritzat dauka “elkarren arteko lehia – egiazko edo potentzial- duten enpresetan, kartel edo bestelako akordio, erabaki edo gomendio kolektibo, elkar harturiko praktika edo konszienteki paralelo diren kondukta kolusorioen garapena, Legearen 1 artikuluan tipifikatuak” 62.4 artikulua) eta aurrikusten ditu 10 milioi eurotik gorako isunak (63.3 artikulua).



partehartzeagatik, ASETRAVI-ren baitan nolabaiteko konfusioa sortu baitzukeen 2005ko apirilaren 27 gomendioaren legalitateaz; (b) %20koa, badelako tarifen errebisio automatikorako klausula bat gasoleoaren kostuen igotzeari zaionez, sortu zukeena ASETRAVI baitan nolabaiteko konfusioa 2005ko apirilaren 27ko gomendioaren legalitateaz; eta (c) %20koa, prezioen igotzeko gomendioen efektuak mugatuak izan zirelako, aintzat hartzen delarik ASETRAVI-ren gomendioak hartu zirenean sektoreak bizi zuen kontestu ekonomikoa.

119. Orobat, 10 artikulua, 3 apartatuak aurrikusten du “5.000.000 pesetako isuna jartzeko posibilitatea akordio edo erabakian parte hartu duten ordezkari legal edo zuzendaritzako organoak osatzen dituzten pertsoneri”. Auzitegi honek kontsideratzen du ezen ASETRAVI-ko Buru Nagusiaren aktuazioa sartzio bereizi baten merezigarri dela, baina gai horretaz LDEZ-ek duen isilak haren alde obratu du.

120. Horren guztiaren aurrean, ASETRAVI-ri 250.000 euroko sartzioa aplikatzea prozeditzen da. Kantitate hau ASETRAVI-ren kideen fakturazio estimatuaren %0,1 da.



Horregatik guztiagatik, ikusirik aipatu prezeptuak eta aplikazio orokorreko gainerakoak, Lehiaren Defentsarako Euskal Auzitegaik, aho batez,

EBAZTEN DU

LEHENIK.- Deklaratzea espediente honetan kreditatu izan dela ezen ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE BIZKAIA (“ASETRAVI”) bere asoziatuei zuzenduriko prezioen igoerarako bi gomendioren adopzioaren arduradun dela, biak sartuak Lehiaren Defentsarako Lege 16/89ko 1 artikuluan.

BIGARRENIK.-ASETRAVI-ri 250.000 eurotako isuna ezartzea.

HIRUGARRENIK.- ASETRAVI intimatzea ondorengoetan absteneri dadin santzionatua izan den praktikak egitetik.

LAUGARRENIK.- ASETRAVI-ri agintzea Ebazpen honen parte dispositiboa argitaratu eman dezala, bi hilabeteren epean eta kostuak bere gain direla, Euskal Erkidego Autonomoko informazio orokorreko eta hedapen handiena duten bi egunkarietako orrietan.

BOSGARRENIK.- Enpresa santzionatuari 500 euroko isun koertzitiboa inposatzea, atzerapen egun bakoitzeko, argitaratu obligazioaren kunplimentuan.

SEIGARRENIK.- ASETRAVI-k justifikatu egin beharko du arestiko obligazioen kunplimentua Lehiaren Defentsarako Euskal Auzitegiaren aurrean, zeinari baitagokio Auzitegiaren Ebazpenaren kunplimentua begiratzea.

Komunika bekio Ebazpen hau Lehiaren Defentsarako Euskal Zerbitzuari eta notifika bekie interesatuei, jakinaraziz-eta berorrek azken ematen diola bide administratiboari eta jar dezaketela haren kontra errekurtsu kontentzioso-administratiboa Euskal Erkidegoko Justizia Auzitegi Gorenaren aurrean bi hileko epean, kontatzen hasirik notifikaziotik beretik.

Gazteizen, 2007ko ekainaren 18an

Javier Berasategi Torices

Juan Luis Crucelegui Gárate

Joseba Andoni Bikandi Arana