

**RESOLUCION**  
**(Expte. S/0269/10, TRANSITARIOS 2)**

**Consejo:**

Sres.:

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente  
Dña. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta  
D. Julio Costas Comesaña, Consejero  
Dña. M<sup>a</sup> Jesús González López, Consejera  
Dña. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera  
Dña. Paloma Ávila de Grado, Consejera  
D. Luis Díez Martín, Consejero.

En Madrid, a 1 de diciembre de 2011

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), con la composición arriba expresada, y siendo Ponente la Consejera D<sup>a</sup> Inmaculada Gutiérrez Carrizo, ha dictado esta Resolución en el expediente sancionador S/0269/10 TRANSITARIOS 2, incoado por la Dirección de Investigación de la CNC (en adelante DI) contra BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.L. y BOFILL ARNÁN, S.A. por la existencia de indicios de infracción del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y del artículo 101 del TFUE.

**ANTECEDENTES DE HECHO**

1. Con fecha 17 de noviembre de 2008 la DI de la Comisión Nacional de la Competencia acordó la incoación del expediente sancionador S/0120/08 TRANSITARIOS, por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y del artículo 101 del TFUE, contra una serie de empresas transitarias, entre las que se encontraba BOFFIL ARNAN, S.A. Previamente la Dirección de Investigación había recibido el 28 de febrero de 2008 una declaración de clemencia presentada por ABX LOGISTICS ESPAÑA, S.A. (actualmente denominada, DSV AIR & SEA, S.A.) sobre un cartel de empresas en el que habría participado, solicitando la exención del pago de la sanción que en su caso le correspondiera en virtud del artículo 65 LDC.

2. El 18 de noviembre de 2008, de acuerdo con lo establecido en el artículo 40 de la LDC, la DI realizó inspecciones de forma simultánea en las sedes de una serie de empresas logísticas.
3. En el ámbito de dicho expediente S/0120/08, la DI notificó el 21 de octubre de 2009 el correspondiente Pliego de Concreción de Hechos (PCH) a BOFILL ARNÁN, S.A. En este PCH se describía al grupo empresarial BOFILL ARNÁN como compuesto por las empresas BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. y BOFILL & ARNÁN LOGÍSTICA INTERNACIONAL (BOFILL ARNÁN, S.A.), imputando la conducta infractora a BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A.
4. Con fecha 24 de noviembre de 2009 la DI emite Propuesta de Resolución, en la que solicita a este Consejo que se declare responsable de la infracción a *“BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. (Grupo Bofill & Arnán Logística Internacional) (...) de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61 de la LDC.”* Dicha Propuesta fue notificada a BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A.
5. A la vista de las informaciones que obraban en el expediente S/0120/08, así como de las alegaciones presentadas por BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A., el Consejo de la CNC, mediante Acuerdo de 19 de mayo de 2010, haciendo uso de la facultad prevista en los artículos 34.3 de la LDC y 25.1.b) del RDC, acordó interesar a la DI la incoación de procedimiento administrativo sancionador contra las empresas BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.L. y BOFILL ARNÁN, S.A., por existir indicios de conductas contrarias al artículo 1 de la LDC (folios 1 a 6). El Consejo de la CNC, aun reconociendo la evidente relación entre el accionariado y miembros de los órganos de dirección de ambas empresas, considera que son dos personas jurídicas distintas cuya responsabilidad administrativa en las conductas presuntamente infractoras debía dilucidarse en el marco de un procedimiento frente a ellas dirigido en el que pudieran ejercitar, en toda su extensión y con observancia de todas las garantías legalmente reconocidas, el derecho de defensa que les asiste. Todo ello sin perjuicio del derecho de ambas partes a intervenir en el expediente S/0120/08 en concepto de interesados.
6. De conformidad con el artículo 49.1 de la LDC, el 25 de mayo de 2010 la DI acordó la incoación del expediente sancionador S/0269/10, Transitarios 2, contra BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.L. y BOFILL ARNÁN, S.A., por la existencia de indicios de infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE, consistente en la fijación de precios, así como otras condiciones comerciales o de servicio, de forma directa o indirecta. La incoación del expediente S/0269/10 fue notificada el 26 de mayo de 2010 por la DI a BOFILL ARNÁN, S.A. (folios 9 a 15) y BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.L. (folios 16 a 24).

7. Conforme al artículo 30 del Real Decreto 261/2008, la DI incorporó al expediente determinada documentación obrante en el expediente S/0120/08, TRANSITARIOS (folios 28 a 978).
8. El 31 de julio de 2010 el Consejo de la CNC dictó Resolución en el expediente S/0120/08, declarando acreditada la existencia de una conducta colusoria prohibida por el artículo 1 de la LDC y por el artículo 101 del TFUE, declarando responsables de dicha infracción a ABX LOGISTICS ESPAÑA, S.A. (actualmente denominada, DSV AIR & SEA, S.A.), DHL EXPRESS BARCELONA SPAIN, S.L. y su matriz DEUTSCHE POST AG, RHENUS LOGISTICS, S.A., SALVAT LOGÍSTICA, S.A., SPAIN-TIR TRANSPORTES INTERNACIONALES, S.A., TRANSNATUR, S.A. y TRANSPORTES INTERNACIONALES INTER-TIR, S.L.
9. El 29 de septiembre de 2010 se incorporó al expediente de referencia información mercantil obtenida de fuentes públicas relativa a las empresas BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. y BOFILL ARNÁN, S.A., así como de sus filiales y/o delegaciones (folios 1159 a 1198).
10. El 30 de septiembre de 2010, de conformidad con los artículos 39.1 y 50.1 de la LDC y 32.1 del RDC, se enviaron sendos requerimientos de información a BOFILL ARNÁN, S.A. y BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. (folios 1199 a 1204 y 1206 a 1210, respectivamente). Las contestaciones a estos requerimientos tuvieron entrada el 21 de octubre de 2010 (folios 1211 a 1226 y 12267 a 1235).
11. De acuerdo con lo previsto en el artículo 50.3 de la LDC, con fecha 11 de enero de 2011 se notificó a las entidades anteriormente mencionadas el Pliego de Concreción de Hechos (folios 1407 a 1479). Asimismo, la Dirección de Investigación les requirió información sobre su volumen de negocios.
12. El 24 de enero de 2011 BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. (folios 1626 a 1629) y BOFILL ARNÁN, S.A. (1630 a 1633) facilitaron la información requerida relativa a sus volúmenes de negocios.
13. El 4 de febrero de 2011 tuvo entrada en la CNC escrito de alegaciones al PCH por BOFILL ARNÁN, S.A. (folios 1644 a 1647). BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. no presentó alegaciones al PCH ni propuso práctica de prueba alguna.
14. Con fecha 7 de febrero de 2011 la DI procedió a incorporar al expediente información obtenida de la página web [www.bofill-arnan.es](http://www.bofill-arnan.es), en relación con BOFILL ARNÁN y BCN (folios 1648 a 1656).
15. Conforme a lo previsto en el artículo 33.1 del RDC, el 8 de febrero de 2011 se procedió al cierre de la fase de instrucción de este expediente, lo que fue notificado a los interesados el 9 de febrero de 2011 (folios 1658 a 1665).

16. De acuerdo con lo previsto en el artículo 50.4 de la LDC, con fecha 18 de febrero de 2011 se notificó la Propuesta de Resolución de la Dirección de Investigación (folios 1757 a 1939). Las partes solicitaron ampliación del plazo para presentar alegaciones, que les fue concedida mediante acuerdo de 11 de marzo de 2011 (folio 1940 a 1952).
17. En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 50.5 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y 34.2 del RDC, el 24 de marzo de 2011 la DI dio traslado al Consejo de la CNC del Informe Propuesta.
18. Los escritos de alegaciones de alegaciones de BOFILL ARNÁN, S.A. y BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. a la Propuesta de Resolución tuvieron entrada en Consejo el 25 de marzo de 2011.
19. Con fecha de 1 de julio de 2011, el Consejo dictó Acuerdo por el que informa a las partes de que con fecha 30 de junio de 2011 se había remitido a la Comisión Europea la Propuesta de Resolución del expediente en los términos en que se señala en el artículo 11.4 del Reglamento CE 1/2003, y que con igual fecha y en cumplimiento del artículo 37.2.c) de la Ley 15/2007, había quedado suspendido el cómputo del plazo máximo para resolver el expediente hasta que por la Comisión Europea se diera respuesta a la información remitida, o transcurriera el plazo a que hace referencia el mencionado artículo 11.4 del Reglamento CE 1/2003. Transcurrido el plazo de 30 días a que se refiere el último precepto señalado, por Acuerdo de 1 de agosto de 2011 el Consejo resolvió levantar la suspensión del cómputo del plazo máximo para resolver el expediente de referencia, lo que se notificó a las partes.
20. El Consejo terminó de deliberar y falló el presente expediente en su reunión de 30 de noviembre de 2011.
21. Son interesadas en el expediente:
  - BOFILL ARNÁN, S.A. y
  - BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A.

## **HECHOS PROBADOS**

### **1. El negocio transitario**

En España, los transitarios son quienes se encargan de la organización o planificación de los transportes internacionales y, en todo caso, de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero. También pueden realizar dichas funciones en relación con transportes internos, pero sólo en el caso que el transporte suponga la continuación de un transporte internacional cuya gestión se le haya encomendado.

Un transitario o empresa transitaria coordina y organiza la totalidad de operaciones de expedición de mercancías con arreglo a las necesidades de su cliente -desde el punto de recogida que éste haya fijado, hasta el punto de destino en el país donde éste se encuentre-, contratando directamente con su cliente todo el transporte, extendiéndose su control sobre las mercancías a todas las fases de su transporte ya sea terrestre, marítimo o aéreo, hasta hacerlas llegar a su destino final. La demanda de la prestación de servicios transitarios viene constituida por tanto por la totalidad del tejido empresarial e industrial que necesite realizar un servicio regular o puntual de entrega de mercancías en el exterior.

Para facilitar la agrupación o desagrupación de mercancías, el transitario suele contar con almacenes, propios o subcontratados, los cuales utiliza para recibir las mercancías, agruparlas por destinos y remitirlas a sus destinatarios, asesorando a su cliente sobre aspectos tales como embalaje, trámites y documentación.

Tan sólo grandes grupos integrados globales cuentan con medios propios de transporte, dado el coste que ello representa. Por lo que al transporte por carretera se refiere, los servicios de transporte se contratan a terceros, ya sean empresas de transporte, ya transportistas autónomos, siendo habitual que un mismo transportista preste sus servicios a varios transitarios.

Dos son los canales a través de los cuales un transitario obtiene la petición del servicio u “orden de carga”:

- Por parte de un exportador español que venda en condiciones DDU (Delivery Duty Unpaid) o CIF (Cost, Insurance and Freight) que paga el flete, estableciéndose una relación directa entre cliente y transitario mediante un contrato privado de transporte de mercancías, facturando el transitario todo el servicio al cliente que envía la mercancía.
- Por parte del agente o corresponsal extranjero del transitario, para el caso de que el exportador/proveedor español venda en condiciones ex fábrica. En este caso, el precio del transporte se paga en destino en el país europeo donde tenga su residencia el destinatario de la mercancía. El transitario recibe la orden de carga de su agente o corresponsal extranjero, que a su vez ha confeccionado el contrato de transporte con su cliente en su país, facturando el transitario a dicho agente la parte del servicio que efectúa.

Dentro de la prestación de actividades transitarias por carretera pueden diferenciarse tres segmentos:

- Grupaje (envíos consolidados): transporte de cargas de hasta 3.000 kilos, con cierta estandarización en su organización, con salidas semanales a puntos concretos pero sin necesidad de una recogida diaria. Las tarifas para este servicio se fijan en función de su destino y peso.
- Carga parcial (carga fraccionada, “*Part Truck Loads*” o PTL): transporte de cargas de más de 3.000 kilos pero sin llegar a completar el camión. No son

servicios estandarizados y se negocian en términos de servicio y precio con los clientes.

- Carga completa (“Full Truck Loads” o FTL): camiones contratados específicamente para una carga y un destino concreto. Sus precios se negocian individualmente con cada cliente y el servicio es, generalmente, puerta a puerta sin pasar por las instalaciones del transportista.

Los transitarios en España se agrupan desde los años sesenta en asociaciones sectoriales de ámbito provincial denominadas ATEIA (Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados). En la actualidad existen diferentes ATEIAs de ámbito provincial. La totalidad de empresas incoadas en el expediente sancionador S/0120/08, así como el Grupo BOFILL ARNAN, pertenecen a ATEIA Barcelona, la cual agrupa a más de 140 empresas de muy diferentes tamaños presentes en la expedición de mercancías y logística en todos los segmentos (aéreo, marítimo y terrestre).

A escala nacional, la Federación Española de Transitarios y Expedidores Internacionales y Asimilados-Organización para la Logística y el Transporte (FETEIA-OLT), creada en 1977, agrupa a las mencionadas ATEIA provinciales, así como empresas de localidades en las que no existen asociaciones provinciales.

## **2. BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A.**

BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. (desde ahora, BCN) es una empresa española que inició sus actividades el 9 de noviembre de 1984, con CIF A08952012, domiciliada en Avenida dels Ports d’Europ, 72-80 en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona. De acuerdo con información pública, su teléfono es el 93 600 0500 y su fax el 93 600 0595. Su página web es [www.bofill-arnan.com](http://www.bofill-arnan.com) y su correo electrónico corporativo xxx, coincidentes con los BOFILL ARNÁN, S.A.

BCN tiene delegaciones en Irún, La Jonquera y Alicante y no es accionista ni socia de ninguna otra sociedad. En cuanto a su estructura de propiedad, BCN cuenta con un capital social suscrito y desembolsado de 360.600 euros, detentado por las siguientes sociedades en la proporción indicada: ALBERT ARNÁN, S.A. (42,5%), CONRAD BOFILL & CIA, S.A. (20%), así como por dos personas físicas titulares, respectivamente, del 30% y 7,5% de dicho capital (folios 906 y 907, 948, 949 y 1231).

De acuerdo con la información obtenida del Registro Mercantil (folio 1160), BCN tiene por objeto social la organización especializada del transporte internacional de mercancías, por cualquier medio y en cualquier modalidad. Conforme lo indicado por BCN, su objeto social “es transitario terrestre y operador logístico (explotación de almacenes)”, así como “transportista nacional y europeo”, no actuando en la expedición de carga a escala doméstica.



BCN ha aportado junto a sus alegaciones a la Propuesta de Resolución un “*informe de procedimientos acordados*” elaborado por un tercero sobre el desglose de su facturación durante los años 2000 a 2008 (folios 2074-2083). Dicho informe confirma que esta empresa realiza la mayor parte de su facturación en el negocio transitario terrestre. En respuesta al requerimiento de información de la DI manifiesta que en 2010 realizó una facturación total de [CONFIDENCIAL] (folio 1626).

### **3. BOFILL ARNAN, S.A.**

BOFILL ARNÁN, S.A. es una empresa española, con fecha de inicio de actividades el 30 de octubre de 1920, con CIF A08005688, también domiciliada en Avenida dels Ports d’Europ, 72-80 en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona y con una delegación en el Aeropuerto de Barcelona (Terminal de carga).

De acuerdo con información pública, el teléfono de BOFILL ARNÁN, S.A. es el 93 600 0500 y su fax el 93 600 0595, coincidentes por tanto con los de BNC, su página web “[www.bofill-arnan.com](http://www.bofill-arnan.com)” y su correo electrónico corporativo xxx.

BOFILL ARNÁN y BCN comparten los mismos accionistas, en la misma proporción. Es decir su estructura de propiedad se reparte entre dos entidades mercantiles: ALBERT ARNÁN, S.A. (42,5%), CONRAD BOFILL & CIA, S.A. (20%) y dos personas físicas que detentan, respectivamente, el 30% y el 7,5% de su capital social suscrito y desembolsado de 1.202.000 euros (folio 904, 1212, 1167).

De acuerdo con el Registro Mercantil, BOFILL ARNÁN tiene por actividad la propia de los agentes y comisionistas de aduanas y de transitario internacional (folio 1166). En concreto, la actividad que desarrolla es de transporte transitario marítimo y aéreo, y Agente de Aduanas con ámbito mundial” (folios 906 y 907, 948 y 1215), declarando “no ejercer servicios transitarios por carretera”. Su actividad transitaria tiene como destino fundamentalmente terceros países no comunitarios.

BOFILL ARNÁN es accionista de las siguientes sociedades, las cuales desarrollan la misma actividad que su matriz:

- a) BOFILL & ARNAN MADRID, S.A., con sede social en Paseo de las Flores, 27, Naves 7-8 (Coslada-Madrid), en la cual participa al 82,50%, estando el resto repartido entre pequeños accionistas.
- b) BOFILL & ARNÁN LEVANTE, S.A.U., con sede social en c/Padre Tomás de Montaña, nº 26, 1º C (Valencia), siendo B&A titular del 100% de su capital social.

En respuesta al requerimiento de la DI manifestó que su volumen de negocios total para 2010 era de [CONFIDENCIAL] (cifras provisionales).

#### **4. El denominado “Grupo Bofill Arnán”**

BOFILL ARNÁN y BCN comparten el mismo accionariado, la misma sede, la misma composición de sus órganos de administración y han tenido durante el periodo objeto de investigación a la misma persona ejerciendo las funciones de Director General, el Sr. xxx (folios 907-908).

Consta en el expediente copia del contenido de la página web oficial que comparten ([www.bofill-arnan.es](http://www.bofill-arnan.es)) impresa el 28 de diciembre de 2010 (folios 1648 a 1656) en la que se presentan como BOFILL ARNAN, LOGÍSTICA INTERNACIONAL, “una organización al servicio de su empresa”, dando hacia el exterior una imagen de grupo capaz de prestar al cliente servicios de *Aduanas, Aéreo, Logística, Marítimo y Terrestre*. A la hora de describir las actividades “Terrestres” de la organización se indica lo siguiente:

*“Formando parte del Grupo BOFILL & ARNAN, BCN Aduanas y Transportes es el operador logístico de transporte de mercancías por carretera, tanto a nivel internacional como nacional.*

*A través de una extensa red de corresponsales presentes en más de 30 países y mediante nuestros servicios de grupaje, cargas completas, paquetería y express, ofrecemos todo tipo de soluciones a las necesidades logísticas de nuestros clientes [...]”.*

Los departamentos de Aduanas y Logística se presentan en dicha WEB como comunes a los diferentes tipos de negocio transitario: aéreo, marítimo y terrestre.

Es BOFILL Y ARNAN S.A. quien participa como miembro en las asociaciones del sector. En particular, en el Directorio de Asociados que aparece en la página WEB de ATEIA Barcelona (<http://www.bcn.ateia.com>) aparece como miembro la empresa BOFILL Y ARNAN S.A. y como persona de contacto su Director General, el Sr. xxx, persona que asistía también a las reuniones del Grupo de transitarios (ver HP 6).

#### **5. Reuniones del grupo**

Desde el año 2000 se institucionalizaron entre una serie de empresas transitarias la celebración regular de reuniones para hablar de temas de interés común. En particular, estaban convocadas y asistían regularmente a estas reuniones del llamado “Grupo” de transitarios, además del GRUPO BOFILL & ARNÁN LOGÍSTICA INTERNACIONAL, las siguientes: ABX LOGISTICS ESPAÑA, S.A. (actualmente denominada, DSV AIR & SEA, S.A.), BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA, S.A, DHL EXPRESS BARCELONA SPAIN, S.A., RHENUS LOGISTICS, S.A., SALVAT LOGÍSTICA, S.A., SPAIN-TIR TRANSPORTES INTERNACIONALES, S.A., TRANSNATUR, S.A. y TRANSPORTES INTERNACIONALES INTER-TIR, S.L.



En cuanto a las reuniones celebradas, ha quedado acreditada la celebración de, al menos, 42 reuniones mantenidas por el Grupo desde el año 2000 hasta el año 2008 (S/0120/08 TRANSITARIOS):

- Ejercicio 2000: 3 de octubre y 15 de diciembre de 2000.
- Ejercicio 2001: 21 de febrero, 2 de marzo, 31 de mayo y 13 de noviembre de 2001.
- Ejercicio 2002: 14 de noviembre de 2002.
- Ejercicio 2003: 26 de marzo, 26 de mayo, 11 y 26 de junio, 16 de julio, 30 de septiembre y 11 de noviembre de 2003.
- Ejercicio 2004: 4 de febrero, 7 de abril, 3 de junio, 13 de septiembre y 13 de diciembre de 2004.
- Ejercicio 2005: 3 de marzo, 28 de abril, 13 de julio, 14 de septiembre y 16 de noviembre de 2005.
- Ejercicio 2006: 25 de enero, 1 de marzo, 27 de abril, 15 de mayo, 13 y 29 de junio, 4 de septiembre, 28 de noviembre y 7 de diciembre de 2006.
- Ejercicio 2007: 15 de febrero, 18 de abril, 3 de julio, 4 de septiembre, 3 de octubre y 18 de diciembre de 2007.
- Ejercicio 2008: 23 de enero, 15 de febrero y 27 de mayo de 2008. Ha quedado acreditada la desconvocatoria de una reunión prevista para el 3 de diciembre de 2008, convocada por RAMINTER y que debía haber tenido lugar en el Hotel xxx (HP TERCERO de la Resolución de 31 de julio de 2010)

Respecto del funcionamiento de las reuniones, en una primera instancia, el medio de convocatoria empleado fue el fax, mediante invitación individual dirigida por la Presidencia de SPT al resto de directivos de las empresas participantes en el cártel. A partir de marzo de 2003 el medio empleado fue el correo electrónico, enviando un e-mail dicha Presidencia de SPT a la totalidad de los integrantes del Grupo, quienes por lo general empleaban dicho medio confirmando o no su asistencia. También será el correo electrónico el medio habitualmente empleado para comunicarse o trasladarse documentación entre los miembros del Grupo, lo cual no implica que este medio de comunicación fuera el único entre empresas.

El lugar habitual de celebración de las reuniones era la sede de SPT, salvo en aquellas ocasiones en que éstas fueran convocadas por otras empresas del Grupo, en cuyo caso tuvieron lugar en sus respectivas sedes.

Del análisis del Orden del día de las diferentes reuniones se deduce que se trataban temas de interés para el negocio transitario internacional en general, no necesariamente limitados al negocio transitario terrestre. En particular, se observa que fueron objeto de debate temas como los siguientes:

- Salón Internacional de la Logística (folios 243, 665, 667)
- Temas relacionados con aeropuertos y seguridad aérea (folios 77 y 78)
- Temas relacionados con el negocio transitario marítimo y aéreo (folios 51, 388, 546, 550 y 665)
- Plan de Regulación y Ordenación de Acceso al Transporte vinculado al Port de Barcelona (PROATRANS) (folios 48, 289, 535)

Con frecuencia se trataban temas relacionados con el convenio colectivo de transitarios y aduanas (Folios 44, 77-78, 100, 135, 138, 154-157, 381-385, 398, 417, 550, 566, 580-584). De hecho, consta un correo de 7 de septiembre de 2006 que el representante de SALVAT envía al resto de miembros del Grupo en el que se dice (folio 154 y ss):

*“Queridos colegas:*

*Acompaño copia del correo que he dirigido al amigo xxx.*

*Debido a que hoy tienen reunión del convenio, lo he enviado sin pasar por vosotros, pues hasta ayer no pude terminarlo. Ai teneis algo que añadir me lo comentais.*

*Gracias*

*xxx”*

Este Convenio se estaba negociando con la intención de ordenar y unificar las condiciones de los trabajadores de compañías logísticas, que se encontraban acogidos a diferentes convenios que fijaban unas condiciones muy diversas. En este convenio se trataba de incluir categorías de trabajadores relacionadas con el transporte, la actividad de aduanas o de servicios auxiliares.

En las reuniones del Grupo también se informaba sobre temas relativos a las Asociaciones del sector y en ocasiones se acordaba la postura de estas empresas en relación con determinados temas, por ejemplo, la designación de los representantes en las mismas o la marcha de la Asociación. En particular, consta un escrito dirigido por las empresas del Grupo a ATEIA en el que ponen de manifiesto su disconformidad con la convocatoria de la Asamblea General Extraordinaria de 26 de febrero de 2004. Dicha carta la firma el Sr. xxx como BOFILL ARNAN S.A. (folios 365-370).

Consta como anexo a esta Resolución una tabla elaborada por la DI en la que cronológicamente se indica la fecha de las reuniones, convocante, orden del día, lugar y hora de celebración, fecha de la convocatoria, medio empleado y texto de la misma. Igualmente, se hace constar en la citada tabla las empresas convocadas y aquéllas de las que se tiene constancia documental de que confirmaron su asistencia e indicación somera de los acuerdos alcanzados.

## **6. Participación en las reuniones y acuerdos**

Durante todo el periodo, el Director General de BCN y de B&A fue convocado a estas reuniones regularmente y participaba con asiduidad en las mismas.

El Sr. xxx se comunicaba con el resto de miembros del Grupo desde su correo corporativo (xxx). En los tomos I, II, y III de este expediente constan numerosos correos que así lo atestiguan. En particular, constituyen prueba de ello los folios 81, 216, 250, 265, 413, 419, 438, 486, 510-512, 524-525, 553, 646-647, 670, 681, 693, 779, 791, 868-869.

En estas reuniones y contactos en los que el Sr. xxx participó, las empresas coordinaron sus estrategias competitivas en relación con materias comercialmente sensibles. En particular:

- Reunión de 3 de octubre de 2000, en la que se acordó incrementar las tarifas en función de IPC a partir de principios de 2001, fijándose una horquilla de subidas de precio en función del IPC comprendida entre un 2,5% y un 3%, y repercutir de forma automática y trimestralmente el incremento por la subida del coste del carburante a los clientes con menor poder de negociación en el ámbito de sus actividades de grupaje, fijándose un recargo por incremento del coste de combustible, de entre un 5% y 8%, que se reflejaría en las facturas como un concepto independiente.
- Reunión de 14 de noviembre de 2002, en la que se acordó el incremento de tarifas para el ejercicio siguiente, tomando como referencia el IPC, y el establecimiento de un recargo por el peaje en Alemania (folio 5153).
- Reunión de 26 de marzo de 2003, en la que se valoró el grado de aceptación del incremento general de tarifas (en adelante IGT) de 2003 acordado en la reunión de 14 de noviembre de 2002 y en cuanto al ICC, se decidió esperar a observar la evolución del precio del carburante, aplazándose la adopción de un acuerdo sobre este tema para la siguiente reunión (folio 310-311).
- Reunión de 11 de noviembre de 2003, en la que se acordó el IGT a aplicar a en 2004 (entre un 2,5% y un 2,9%), la fecha en la que dicho incremento se iba a comunicar a los clientes de las empresas participantes en el cártel y la fecha efectiva de su aplicación, acordando los miembros del Grupo intercambiarse los escritos informando a sus clientes del IGT-2004 pactado. En cuanto al MAUT, se acordó dejar en suspenso el tema, puesto que la entrada en vigor de dicha tasa se estaba dilatando en el tiempo (folios 333-4, 455).
- Reunión de 4 de febrero de 2004, en la que se valoró el IGT-2004 y se acordó respecto al MAUT remitirse los escritos que en su momento se enviaran al afecto a sus clientes (folios 336 a 342, 457).

- Reunión de 3 de junio de 2004, en la que se acordó respecto al Incremento del Coste del Carburante (ICC) esperar la evolución del precio del carburante (folios 50, 386-396).
- Reunión de 13 de septiembre de 2004, en la que se valoró la evolución de los costes del combustible a escala nacional e internacional, llegándose al acuerdo de introducir un ICC de entre un 2,5% a un 3,5% a partir del 1 de octubre de 2004, así como intercambiar las cartas que se remitirían a los clientes informando sobre dicho incremento (folios 97, 99, 397-401, 459-461).
- Reunión de 13 de diciembre de 2004, en la que se acordó respecto al ICC el incremento en enero de 2005, una horquilla de incremento de tarifas para 2005, en función del IPC previsto, de entre un 3,4% y un 3,6%, aplicable a partir del 1 de febrero o 1 de marzo de 2005 y remitir a los clientes una carta requiriéndoles el pago del tasa por el Gobierno alemán por el paso de vehículos pesados por sus autopistas (desde ahora, MAUT) desde el 1 de enero de 2005 (folios 73-75, 407-413, 427, 462-465). Así, consta en el expediente el correo electrónico remitido por el Director General de B&A y BCN a las demás empresas del cártel el 22 de diciembre de 2004 (folios 413 a 415), adjuntando el escrito que remitirían a sus clientes, con pie de firma "*Cordialmente BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. (Grupo Bofill & Arnán Logística Internacional)*" del que se resalta el siguiente párrafo al contener lo acordado en la citada reunión:

*"Les comunicamos que estudiada la actuación de tarifas para el próximo año 2005, y siendo la tasa de variación interanual del índice de precios al consumo (IPC) de los últimos 12 meses del 3,5%, hemos concluido aplicarles un aumento del 3% para todas nuestras tarifas en vigor. Este aumento tarifario anual será de aplicación a partir del próximo 15 de Enero de 2005.*

*Como continuación a nuestra circular de fecha 7 de Julio 2003 y en relación a las Tasas de Peaje en Alemania, les recordamos que a partir de Enero de 2005 el gobierno alemán aplicará el sistema de Peaje (MAUT) para todas las mercancías que circulen por el país, tanto de entrada y salida como en tránsito para/desde terceros países (Escandinavos, Bálticos, del Este, ...) tasa que estimamos en el 4,50% sobre el flete y que facturaremos en concepto aparte para que quede completamente identificado.*

*De la misma manera, Suiza incrementará la actual Tasa de Peaje, repercutiéndoles su incremento sobre la tarifa actual existente, en cuanto el mencionado incremento se haga público [...]."*

- Reunión de 3 de marzo de 2005, en la que se acordó que el ICC se mantendría al mismo nivel, ya que se decidió aumentar el IGT. En esta

reunión comenzó a valorarse por el Grupo la oportunidad de mantener un pacto de no captación de personal sus miembros (folios 427-431).

- Reunión de 28 de abril de 2005, en la que se acordó no tantear y/o contratar empleados de otras empresas del cártel sin el previo consentimiento de la empresa en la que estuviera empleado el trabajador en cuestión (folios 433-454, 273).
- Reunión de 13 de julio de 2005, en la que se incidió en que debía respetarse el acuerdo de no quitarse trabajadores entre las empresas del cártel (folios 275, 466-472).
- Si bien consta que el Director General de BOFILL ARNÁN y BCN no asistió a la reunión de 14 de septiembre de 2005, en la que se acordó una horquilla entre el 3,5% y 3,9% por ICC a partir del 1 de octubre de 2005 y un aumento del IGT para el ejercicio 2006 igual al IPC, circulándose las cartas que al efecto remitirían a sus clientes (folios 79-80, 84, 86, 89, 90-96, 488-490), consta en el expediente un correo electrónico de 8 de septiembre de 2005 enviado por el citado Director General de B&A y BCN a las demás empresas del cártel, excusando su asistencia y señalando que contactaría posteriormente para ser informado de lo acordado y así poder poner en marcha lo que se hubiera decidido por el cártel (folios 486 y 487):

*“Amigos y colegas, No podré en esta ocasión asistir, por coincidir en horario con un asunto judicial. Teniendo en cuenta la importancia del tema principal, estaré en contacto con vosotros posteriormente para que me informéis de la reunión y poder poner en marcha lo que se haya decidido.”*

Así, consta también en el expediente el correo electrónico enviado el 29 de septiembre de 2005 por el Director General de B&A y BCN a las demás empresas del cártel adjuntando la carta del anuncio del incremento, como se había acordado en la citada reunión (folios 81 a 83 y 510 a 512):

*“[...] Adjunto archivo con la carta del anuncio del incremento, que por temas informáticos empezaremos a aplicar el 15 de Octubre, y que ya se está remitiendo a los clientes”.*

El citado archivo adjunto es una carta tipo, con pie de firma “Cordialmente, BCN ADUANAS Y TRANSPORTES / GRUPO BOFILL ARNAN Departamento Comercial”, en la que se indica lo siguiente:

*“Es de conocimiento generalizado la escalada incontrolada del precio de los carburantes que se ha ido produciendo desde septiembre 2004 hasta la fecha, el aumento alcanza el 23,41%.*

*De este incremento, que incide muy directamente en el precio de los transportes les adjuntamos a título informativo gráfico que recoge los datos, así como escrito de la Federación Española de Transitarios.*

*Ante tal situación, nos vemos en la obligación de repercutir en nuestras facturas el incremento del costo del gasóleo hasta la fecha, que hemos cifrado en un 3,50% y que se aplicará a partir del próximo 15 de Octubre 2005.*

*Este incremento se sumará al que ya aplicamos desde Octubre 2004 y que recogía el incremento del coste del gasóleo hasta la indicada fecha, la suma del porcentaje total lo facturaremos en concepto aparte como hasta la fecha, siendo el mismo revisado periódicamente dependiendo de las oscilaciones del combustible, tanto al alza como a la baja cuando éstas supongan desviaciones de (+/-) un 10%.*

*Se trata de una medida excepcional en nuestra empresa el modificar los acuerdos tarifarios fuera del periodo de las habituales negociaciones anuales, pero la situación que se ha ido produciendo no nos ha dejado otra alternativa que reajustar los precios a las realidades de los costes actuales [...]”.*

- Reunión de 16 de noviembre de 2005, en la que se acordó que el ICC seguiría identificándose como una cuota separada no incluida en la tarifa general, acordándose un IGT-2006 con incremento entre un 3,2% y 3,5% a aplicar a partir del 15 de enero de 2006, así como que el intercambio de cartas o circulares-tipo a remitir a los clientes se haría entre el 10 y el 15 de diciembre de 2005 (folios 289, 535-541, 818). Consta en el expediente correo electrónico de 23 de diciembre de 2005 (folios 524 y 525), enviado por el Director General de B&A y BCN a las demás empresas del cártel, adjuntando el modelo de carta a remitir a sus clientes, indicando literalmente lo siguiente:

*“Amigos, Adjunto archivo con el modelo de carta que durante esta semana se está remitiendo a los clientes (...)”.*

En el mencionado modelo de carta adjunto, fechado en “Barcelona, 15 de Diciembre 2005” y con pie de firma “Departamento Comercial BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. Grupo Bofill & Arnán (Logística Internacional)”, se indicaba lo siguiente:

*“Les comunicamos que estudiada la actualización de tarifas para el próximo año 2006, y siendo la tasa de variación interanual del índice de precios al consumo (IPC) de los últimos 12 meses próxima al 4%, hemos concluido aplicarles un aumento del 3% para todas nuestras tarifas en vigor. Este aumento tarifario anual será de aplicación a partir del próximo 1 de Febrero de 2006.”*

- Reunión de 1 de marzo de 2006, en la que se acordó que las subidas por IPC se repercutirían como cada año, contemplándose añadir el ICC cuando procediera para hacer un solo recargo (folios 291, 542-545).



- Reunión de 13 de junio de 2006, en la que se incidió en no contratar empleados de empresas del cártel sin autorización de la empresa en cuestión (folios 29, 135, 560, 565).
- Reunión de 4 de septiembre de 2006, en la que se acordó no incrementar el ICC, pactándose por lo que respecta al IGT que todos aplicarían un incremento conforme al IPC de noviembre, acordándose circular las cartas a enviar a su clientes informándoles de este último aumento de precios (folios 143-144, 154, 570-579, 822-823).
- Reunión 28 de noviembre de 2006, en la que se acordó incrementar las tarifas en función de IPC a partir del 1 de enero de 2007 y mantener el ICC (folios 48, 158, 207-224, 585, 754-755, 796).
- Reunión de 3 de octubre de 2007, en la que se acordó no subir las tarifas por ICC, si bien se acordó incrementar las mismas en función del IPC y en cuanto a la captación de empleados, no emplear personas pertenecientes a empresas del cártel y en el caso de que alguna de ellas estuviese interesada en contratar a algún empleado de otra empresa del cártel, se consultaría a los directivos de dicha empresa la conveniencia o no de dicha contratación (folios 78, 248-259, 293, 676-693, 778-783, 797-806, 875-880).
- Reunión de 18 de diciembre de 2007, en la que se acordó un incremento de las tarifas para 2008 del 4,1% para el transporte de carga fraccionada y del 2,05% para el transporte de carga completa, insistiéndose en el tema del acuerdo alcanzado en materia de captación de empleados (folios 77, 260-265, 294-299, 694-702, 784-791, 881).
- Consta acreditado que el Sr. xxx fue convocado por SPT a todas las reuniones del Grupo de las que se tiene constancia en 2008 (folios 266, 300-306, 703-707, 792-795, 267-272, 307, 708-710, 807, 888).

En definitiva, el Sr. xxx participó asiduamente en las reuniones y en el intercambio de cartas y circulares a los clientes que las empresas del cártel realizaban entre ellas para facilitar el seguimiento de los acuerdos adoptados. En el caso del Grupo BOFILL ARNAN las cartas se enviaban a los clientes de BCN y siempre iban firmadas como "BCN/Grupo BOFILL ARNAN".

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **PRIMERO.- Objeto del presente procedimiento**

El presente procedimiento tiene por objeto determinar si BOFILL ARNÁN, S.A. y BCN ADUANAS Y TRANSPORTES S.A. han tomado parte en las conductas colusorias desarrolladas entre los años 2000 y 2008 por una serie de empresas que realizan actividades del negocio transitario terrestre y que fueron

sancionadas por este Consejo en su Resolución de 31 de julio de 2010 como infracción del artículo 1 de la LDC y del art. 101 del TFUE.

Tras describir en sus Hechos Probados las reuniones en las que participó el Director General de las empresas imputadas, los acuerdos adoptados y los contactos mantenidos con las empresas del cartel, en el PCH de este expediente se concluye que:

*“(169) Queda acreditada, por tanto, la participación de las empresas incoadas en este expediente sancionador en el cártel de transitarios, en el cual se sustituyó la actuación autónoma en el mercado por la concertación en materias comercialmente sensibles y objetivamente aptas para restringir la competencia, lo que vulnera el artículo 1.1.a de la LDC y el artículo 101 del TFUE”.*

La DI considera que ambas empresas, BOFILL ARNÁN, S.A. y BCN ADUANAS Y TRANSPORTES S.A., son responsables de la conducta:

*“(178) No habiéndose acreditado la existencia de control de una de ellas por parte de la otra, y aunque en sus actividades y en las comunicaciones que realizan dichas empresas hacia el exterior se asemejan a un “grupo de empresas”, identificándose como BOFILL & ARNÁN LOGÍSTICA INTERNACIONAL, Grupo BOFILL & ARNAN, BCN Aduanas y Transportes, S.A. o BCN ADUANAS y TRANSPORTES, S.A. (GRUPO BOFILL & ARNAN Logística Internacional), compartiendo página Web ([www.bofill-arnan.es](http://www.bofill-arnan.es)) y correo electrónico corporativo (xxx), concluye esta DI que jurídicamente son dos entidades diferenciadas, delimitándose a continuación para cada una de ellas la responsabilidad por la participación en el cártel de ambas empresas”.*

Y concluye:

*(182) A la vista de todo lo actuado y de conformidad con el artículo 50.3 de la LDC y el artículo 33.1 del RDC, se considera que el acuerdo adoptado e implementado por BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A. y BOFILL ARNAN, S.A. a través de los contactos y las reuniones entre el Director General de ambas empresas con representantes de las empresas sancionadas en la Resolución de 31 de julio de 2010 del Consejo de la CNC, que se iniciaron el 3 de octubre de 2000, constituye una infracción tipificada en el artículo 1.1 de la LDC y en el artículo 101 del TFUE, en cuanto que ha afectado al comercio intracomunitario, consistente en:*

- a) Fijación de los Incrementos anuales de tarifas en función del IPC (IGT), estableciendo una escala u horquilla porcentual de subida de precios o IGT, en función del IPC.*
- b) Fijación de los recargos por incremento del coste del carburante (ICC), trasladando el incremento del coste del carburante a sus clientes, a través del establecimiento de una escala de incrementos u horquilla basada en una proporción del porcentaje total de incremento en el coste*

*del combustible en un periodo de tiempo determinado, acordándose, igualmente, que este concepto figurara por separado en la factura remitida a sus clientes.*

- c) Repercusión pago peajes (MAUT), trasladando a sus clientes desde su misma entrada en vigor el 1 de enero de 2005 la tasa o peaje previsto por el Gobierno alemán al paso de camiones pesados por sus autopistas (MAUT), manteniendo este recargo como un concepto de facturación separado.*
  - d) Pacto de no agresión de empleados de otras empresas del cártel: A partir de la reunión de 3 de marzo de 2005, las empresas del cártel acordaron un pacto de no agresión consistente en no contratar empleados de las otras empresas del cártel sin el previo consentimiento de la empresa en la que dicho trabajador prestara sus servicios.*
- (183) Respecto de estos acuerdos adoptados por las empresas del cártel hay que reseñar, como ha quedado acreditado en la citada Resolución del Consejo de la CNC, así como en el presente PCH, que estas empresas han sido conscientes durante todo su período de vigencia que formaban parte de un cártel en el que se fijaban precios y otras condiciones comerciales, tendiendo esta acción, coordinada y continuada durante casi una década, a eliminar la incertidumbre en el comportamiento de dichas empresas en el mercado. Los precios son un instrumento clave de la competencia en el mercado y los acuerdos adoptados por estas empresas se han orientado, claramente, a reducir o eliminar la incertidumbre propia de la competencia para maximizar el precio y, consecuentemente, sus beneficios, a costa de sus clientes con menor poder de negociación, con el consiguiente perjuicio directo a éstos e indirectamente, a los consumidores y al interés público general.*

*(184) Por todo ello, se considera responsable de la infracción constitutiva de este PCH, como ha quedado acreditado, a las siguientes empresas:*

- 1) BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.A., participante en las reuniones con competidores durante el período comprendido entre el 3 de octubre de 2000 hasta, al menos, el 18 de noviembre de 2008.*
- 2) BOFILL ARNÁN, S.A., participante en las reuniones con competidores durante el periodo comprendido entre el 3 de octubre de 2000 hasta, al menos, el 18 de noviembre de 2008.*

La DI mantiene esta conclusión en su Propuesta de Resolución y solicita que se declare responsables de la infracción a ambas empresas y que la conducta colusoria se tipifique, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como infracción muy grave del artículo 62.4.a) de la LDC. No considera la DI la concurrencia de circunstancias agravantes ni atenuantes.

## **SEGUNDO.- Alegaciones de los interesados**

BOFILL ARNÁN, S.A. y BCN ADUANAS Y TRANSPORTES S.A presentaron sus alegaciones a la PR el 18 de marzo de 2011. En sus respectivos escritos realizan una serie de alegaciones comunes a ambos. Además de negar los hechos:

- Consideran que se ha incumplido el procedimiento establecido. La conducta puede haber afectado fundamentalmente a la CCAA de Cataluña, por lo que existe un incumplimiento de la obligación de solicitar el informe preceptivo, no vinculante al órgano autonómico respectivo, que se regula en el artículo 33 del RDC.
- Manifiestan que la Administración no puede ir contra sus actos propios. El Acuerdo de 19 de diciembre evita la Resolución contra B&A para iniciar un procedimiento posterior, que carezca de errores y contradicciones. Este acuerdo in extremis evita que la parte pueda alegar “non bis in ídem”.
- Manifiestan que no se puede aplicar con carácter retroactivo una Ley sancionadora. El concepto de cartel se introduce en la Ley 15/2007. En virtud del art. 128 de la Ley 30/1992 y el art. 2 del Código Civil, las leyes no pueden tener un efecto retroactivo. De modo que no se puede entender que exista un cartel por no existir legalmente el concepto al tiempo de las supuestas reuniones y por no reunir la conducta las condiciones que en la propia ley posterior se fijan para caracterizarla.
- El concepto de infracción continuada, como el de cartel, aparecen en la Ley 15/2007 y la DI los pone en relación. De acuerdo con lo razonado en la alegación anterior, no puede aplicarse dicho concepto a actos realizados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley.
- Argumentan que la imputación del periodo 2000 a 2003 se basa solo en la declaración de clemencia de SPT, sin que la información haya sido corroborada, lo que le genera una clara indefensión.
- Consideran que cualquier conducta anterior al 17 de noviembre de 2004, cuatro años antes de la fecha de incoación del expediente sancionador S/120/08, estaría prescrita.
- Consideran que los supuestos acuerdos adoptados deberían quedar exentos de sanción ya que se actuó al amparo de la Ley y con conocimiento y aprobación del Ministerio de Fomento, con arreglo a los principios de buena fe y confianza legítima (104 a 114 del PCH S/0120/08). Imponer una sanción vendría a determinar una contradicción entre leyes. Debe aplicarse el principio de “*les specialis derogat lex generalis*”, que implica la preferencia de la Ley que regula específicamente la materia sobre una ley de carácter más general.
- Incluso si la CNC entiende que la empresa ha formado parte de un cartel, las partes defienden que resulta de aplicación a la conducta el art. 5 de la LDC (conducta de menor importancia), porque la actividad transitaria se realiza por numerosas empresas y las nueve imputadas representan menos

del 10% del mercado transitario. Además, nada impide por su naturaleza que sea de minimis porque en ningún momento se han acordado los precios de venta, sino la repercusión de ciertos gastos.

- Creen que ABX ha usado de manera fraudulenta el procedimiento de clemencia con la finalidad de dañar y desbancar a sus competidores.

BOFILL ARNAN S.A. plantea además en su escrito las siguientes alegaciones particulares:

- Para salvar los errores formales que se cometieron en el S/0120/08 el Consejo adoptó el Acuerdo de 19 de mayo de 2010 cometiendo el error de imputar a B&A por unos hechos en los que no puede participar porque su actividad no coincide con el transporte terrestre.
- Niega la participación de B&A en las 26 presuntas reuniones donde se llega a los supuestos acuerdos sobre transporte terrestre de mercancías porque B&A no se dedica a ese tipo de actividades.
- Dice que hay contradicciones en la imputación. La DI basa su argumentación en el expediente S/0120/08 en que ambas empresas, B&A y BCN, son parte de un mismo grupo. El Consejo en cambio las ha considerado empresas independientes.
- La DI pone de manifiesto que B&A nunca manifestó públicamente su oposición a estos acuerdos. Difícilmente puede exigirse a B&A una negación de acuerdos sobre actividades en las que no participa.
- El hecho de que la CNC ya haya resuelto previamente sobre el S/0120/08 causa a B&A una clara indefensión porque la CNC ya tiene el criterio formado. Esta tramitación de un segundo procedimiento administrativo le ha generado además unos gastos.
- La conducta de B&A no ha podido tener en efectos en el mercado, ya que no tiene presencia en el transporte terrestre.
- No se entendería que se impusiese la misma sanción a empresas que no constituyen grupo alguno y que no comparten objeto social. Por otra parte, no cabe imponer una sanción a B&A porque no realiza volumen alguno en el negocio transitario terrestre. Además, la imposición de una sanción elevada en la actual situación de crisis supondría una injusticia y podría poner a B&A en dificultades económicas.

BOFILL ARNAN S.A. propone como medio de prueba que se proceda por el órgano que considere oportuno la CNC a efectuar una revisión de su contabilidad durante los años 2001 a 2008 para que se verifique que carece de facturación en la actividad de expedición por carretera de mercancías en y desde España hacia otro país europeo en el ámbito del grupaje.

BCN ADUANAS Y TRANSPORTES S.A. plantea además en su escrito las siguientes alegaciones particulares:

- Su incorrecta imputación en el expediente S/0120/08 le ha impedido gozar de un procedimiento sancionador con todas las garantías porque, en el marco del S/0120/08, cuando se le notificó la PR, no podía ya gozar del procedimiento de clemencia, lo que supone una vulneración del derecho a utilizar los medios de defensa admitidos por el Ordenamiento Jurídico tal y como establece el art. 24 CE.
- La CNC no ha demostrado la implementación de los supuestos acuerdos adoptados por el cartel, ni los efectos (beneficios) que las empresas han podido obtener de ellos.

BCN ADUANAS Y TRANSPORTES S.A. aporta un informe de procedimientos acordados sobre el desglose de su facturación de los años 2000 a 2008 realizado por empresa auditora que ha sido incorporado al expediente y para el que solicita confidencialidad. Propone también una pericial contable por parte de auditor censor de cuentas independiente para que se proceda a inspeccionar su contabilidad verificando su volumen de facturación.

### **TERCERO.- Normativa aplicable**

La conducta que la Dirección de Investigación imputa como infracción de la legislación nacional de defensa de la competencia se habría iniciado en el segundo semestre de 2000, vigente la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, y habría continuado bajo la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, que entró en vigor el 1 de septiembre de 2007. Puesto que la incoación del expediente se produjo el 25 de mayo de 2010, su tramitación se ha realizado conforme a las normas procesales de la Ley 15/2007, pues así resulta a contrario de la Disposición transitoria primera de esta norma.

Tanto la Ley 16/1989 como la Ley 15/2007 prohíben en su artículo 1.1.a) la misma conducta: los acuerdos que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de *“la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio”* en todo o en parte del mercado nacional. Por tanto, a efectos de la calificación jurídica de los hechos declarados probados, no tiene mayor relevancia aplicar una u otra Ley de defensa de la competencia.

A este respecto, carece de fundamento la alegación de que se ha aplicado de forma retroactiva el concepto de cartel y de infracción continuada en perjuicio de las empresas imputadas. Como ya ha tenido oportunidad de razonar el Consejo en su Resolución de 31 de julio de 2010, es cierto que la Ley 16/1989 no recogía una definición explícita del concepto de cartel, como sí lo hace ahora el apartado 2 de la disposición adicional cuarta de la Ley 15/2007. Sin embargo, ello no evita que el cartel constituya un tipo de acuerdo entre competidores que cae en el ámbito de la prohibición del artículo 1 de la Ley 16/198. De hecho, precisamente porque se trata de uno de los tipos de acuerdos anticompetitivos más dañinos, la prohibición de los cárteles



constituye uno de los pilares sobre los que se asienta la defensa de la competencia, no sólo de acuerdo con nuestro ordenamiento nacional, sino con el comunitario. En vista de ello, a efectos de la calificación jurídica de los hechos declarados probados la aplicación de una u otra Ley no tiene especial relevancia.

Sin embargo, como viene manifestando este Consejo en sus Resoluciones, en casos como el presente, en los que la conducta se extiende en el tiempo durante el plazo de vigencia de las dos normas (la Ley 16/1989 y la Ley 15/2007), de acuerdo con el art. 128 de la Ley 30/1992, resulta necesario aplicar una de ellas, debiendo optar por aquella que resulte más beneficiosa para las empresas imputadas conforme a los principios de irretroactividad de la norma sancionadora más desfavorable y de retroactividad de la más favorable para el infractor en el caso en concreto. En la Resolución de 31 de julio de 2010 recaída en el expediente S/0120/08 el Consejo razonó que la Ley 15/2007 debía ser la norma sustantiva aplicable a la conducta imputada en cuanto a su calificación y sanción. El Consejo entiende que, por consistencia, esta debe ser la norma sancionadora aplicable en el presente expediente puesto que, al fin y al cabo, se analiza la participación de otras empresas en la misma conducta.

Como se razonó en la citada Resolución de 31 de julio de 2010, el Consejo entiende que la afectación apreciable al comercio comunitario de las conductas analizadas es clara. La conducta imputada se refiere a servicios de organización y planificación del transporte de mercancías de terceros, o de expedición de carga que tienen que ver con el tránsito aduanero o, al menos, transnacional. En definitiva, estamos ante una actividad económica transfronteriza de la que depende una parte significativa de las exportaciones e importaciones de mercancías a España. De aquí que proceda la imputación de las conductas como presunta infracción del artículo 101 del TFUE, tal y como la DI ha propuesto.

#### **CUARTO.- Cuestiones previas y de procedimiento**

Algunas de las alegaciones de las partes tratan de argumentar que el procedimiento seguido les genera indefensión. Consideran que el Acuerdo de 19 de diciembre de 2010, que es un acto firme por consentimiento y que no puede ser objeto de discusión en este procedimiento, evitó una Resolución contra las partes en el marco del expediente S/0120/08 con el fin de iniciar un procedimiento posterior, impidiendo que puedan alegar “non bis in ídem”. Manifiestan que el hecho de que la CNC ya haya resuelto previamente sobre el S/0120/08 conduce a que tenga su criterio ya formado. La incorrecta imputación de BCN en el expediente S/0120/08 le ha impedido gozar del procedimiento de clemencia, lo que supone una vulneración del derecho a utilizar los medios de defensa admitidos por el Ordenamiento Jurídico tal y como establece el art. 24 CE.

El Consejo considera que no cabe hablar de indefensión. Como las propias partes reconocen, el Acuerdo de 19 de diciembre de 2010 ordenó la correcta incoación de un nuevo expediente donde las partes gozaran de todas las garantías procesales para ejercer su derecho de defensa. A este respecto, debe subrayarse que el procedimiento de clemencia previsto en los artículos 65 y 66 de la Ley 15/2007 no puede entenderse como un derecho de defensa de las partes. En todo caso, nada impidió en su día que BCN recurriera a tal mecanismo, como lo hizo ABX.

Ciertamente, no cabe alegar non bis in ídem, por la sencilla razón de que no puede haberlo, al no haber sido juzgada la conducta del BCN y de B&A en el marco del expediente S/0120/08. Tampoco puede calificarse de indefensión el hecho de que el Consejo ya se haya pronunciado sobre estas conductas en el marco de dicho expediente, ya que no lo ha hecho respecto a los imputados en este procedimiento, que es lo que se discute. Nada impide a las partes que aleguen lo que estimen procedente en derecho basándose en el conocimiento que tienen del criterio del Consejo respecto a las conductas.

Respecto a la afirmación de que se ha incumplido el procedimiento establecido al no haber solicitado el informe preceptivo, no vinculante a la autoridad de competencia catalana, debe subrayarse que el hecho de que varias de las empresas infractoras se encuentran localizadas en Barcelona no significa que las conductas tengan una especial influencia en la Comunidad Autónoma catalana. Especialmente si tenemos en cuenta la naturaleza de la actividad respecto a la que las empresas han coludido, esto es, la prestación de servicios que permiten la exportación e importación de mercancías.

La afirmación de que con anterioridad a 17 de noviembre de 2004 las conductas están prescritas supone ignorar que nos encontramos ante una infracción única y continuada. En el supuesto de infracciones continuadas, como las que la Dirección de Investigación imputa en este caso, el período de prescripción comenzará a correr cuando la conducta cese. En este caso, la conducta no había cesado en noviembre de 2008, cuando se efectuaron inspecciones en diversas empresas y la DI incoó el expediente sancionador S/0120/08. Median menos de cuatro años entre el cese de la conducta y la incoación del presente expediente, siendo cuatro años el plazo de prescripción previsto en la Ley 15/2007 –y en su predecesora la Ley 16/1989- para las infracciones muy graves. Luego debe entenderse que las conductas no están prescritas.

Tampoco se puede atender al argumento de que ABX ha usado de manera fraudulenta el procedimiento de clemencia con la finalidad de dañar y desbancar a sus competidores. Las partes no han aportado prueba alguna de este uso fraudulento del procedimiento y el mero hecho de que se haya eximido a ABX del pago de la sanción no supone más que la aplicación de lo que el artículo 65 de la LDC establece. En todo caso, esta es una cuestión que

las partes deberían haber alegado en el marco del S/0120/08 o al impugnar la Resolución de 31 de julio de 2010, hecho que no se ha producido.

#### **QUINTO.- Conducta infractora**

El Consejo discrepa de aquellas alegaciones que manifiestan que los hechos no han sido suficientemente acreditados.

Consta de sobra acreditado en el expediente que destacados representantes de empresas competidoras del sector transitario se han venido reuniendo regularmente durante un periodo prolongado de tiempo. Las reuniones eran generalmente convocadas por los representantes de SPAIN-TIR y celebradas en su sede. Figura en el expediente copia de numerosos correos en los que estas personas confirmaban o disculpaban su asistencia y de que los órdenes del día se circulaban entre todos los convocados.

Las empresas debatían sobre temas de diferente naturaleza que afectan al sector. Algunos de estos temas se refieren a aspectos que guardan relación directa con la política comercial, que debe ser individual y unilateralmente diseñada y ejecutada por las empresas. Se han tratado en particular aquellos aspectos que pueden afectar a los costes de su actividad, de diferente naturaleza, consensuando actuaciones con el objeto de preservar su margen. En concreto, se observa que los temas relativos a costes, en particular, incremento de las tarifas y actuación en base al coste del carburante, se han tratado recurrentemente en estas reuniones. Dicho punto del orden del día tenía por objeto alcanzar un acuerdo sobre el orden de magnitud del incremento de tarifas o del recargo por incremento del precio del gasóleo. También se debatía y acordaba bajo qué concepto presentar en factura estos incrementos y cuándo y cómo presentarlos a los clientes

Como consecuencia de estas reuniones se han circulado correos entre los mismos participantes (sin que necesariamente el representante de la empresa hubiera ido a la reunión en concreto) en los que, conforme a lo acordado, se intercambiaban borradores de las cartas que, según ellos mismos, se disponían a mandar a los clientes con los incrementos de tarifas o recargos por combustible fijados.

Las empresas han abordado otros aspectos comercialmente sensibles con capacidad de afectar a los costes de su actividad e incidir en su margen. Así, ante la introducción de la tasa de circulación por parte del Estado alemán, han puesto en común cómo les podía afectar ese coste, cómo cuantificarlo y cómo y cuándo repercutirlo.

También llegan a un acuerdo de no captación de trabajadores entre ellos, salvo pacto en contrario. El hecho de que las empresas puedan arrebatarse trabajadores entre sí tiene aptitud para elevar los costes laborales, amén de la disfunción que pueda generar en los procesos productivos de la empresa la pérdida inesperada de un trabajador, tanto más cuanto más cualificado y estratégico en la organización sea éste.

En definitiva, durante un periodo prolongado de tiempo este grupo de empresas, operadores relevantes en el sector y algunas de ellas con responsabilidades en las asociaciones representativas del mismo, han mantenido contactos para coordinar sus estrategias competitivas en diferentes aspectos y, en particular, en lo referente a su estrategia de repercusión de costes y actualización de tarifas (cuánto y cómo elevarlas) y en otros, como la contratación de trabajadores, que también pueden tener un impacto en sus costes. De esta forma, han sustituido la libre y personal autonomía empresarial en la adopción de ciertas decisiones por una forma de concertación, ciertamente explícita a juzgar por los documentos que obran en el expediente.

Como ya ha dicho el Consejo en su Resolución de 31 de julio de 2010: *“Esta conducta tiene objetivamente aptitud para falsear la competencia. Por principio, este tipo de contactos tan regulares y estrechos entre competidores, en los que se trata de materias comercialmente sensibles como lo es la política de precios que van a adoptar unas empresas, son rechazables de plano”*.

Se ha producido por tanto una concertación entre empresas con un objeto lesivo para la competencia, toda vez que por esta vía han sustituido la actuación autónoma en el mercado por la concertación, lo cual resulta contrario al artículo 1.1 de la LDC y 101 del TFUE.

La conducta se ha implementado puesto que las empresas se han reunido con regularidad, han tratado de materias comercialmente sensibles, reduciendo la incertidumbre sobre su actuación competitiva, han alcanzado acuerdos al respecto y hay evidencia suficiente de que los han llevado a cabo, como se deriva de la circulación de correos entre sí enviando borradores de cartas, de la constatación de que tales cartas se enviaron a clientes o de las valoraciones que se realizaban en algunas reuniones manifestando que el mercado estaba aceptando el incremento. También del hecho de que las cartas se utilizaban como mecanismos para detectar posibles desvíos y poder pedir explicaciones al respecto.

A la hora de valorar el potencial de este cártel para distorsionar la competencia no debe perderse de vista que la conducta ha venido protagonizada por las principales empresas transitorias del sector, tal y como ellas mismas se reconocen. Esta actuación coordinada permite, cuando menos, partir de una mejor posición negociadora frente a los clientes que la que habría cabido en ausencia del acuerdo, bajo una normal competencia. Por otro lado, los representantes de estas empresas tienen además estrecha conexión con las Asociaciones. En este contexto, la probabilidad de que la tendencia al alza de precios sea acomodada por el resto de operadores es muy alta.

En vista de lo dicho, ni la naturaleza de la conducta ni su alcance permiten considerar que estemos ante un supuesto *de minimis*, como las partes pretenden.

Tampoco se entienden fundamentadas las alegaciones sobre confianza legítima o amparo legal que las partes realizan, porque no establecen con suficiente claridad qué precepto de qué norma o qué actuación administrativa amparan la concertación entre competidores para acordar la repercusión de determinados conceptos a las tarifas y comunicárselo de manera consensuada a los clientes.

La Dirección de Investigación sitúa el inicio de la conducta colusoria en octubre de 2000. Las partes alegan que sólo las declaraciones de SPAIN-TIR confirman este hecho. Sin embargo, el hecho de que se celebraron reuniones desde el año 2000 a las que asistía el Grupo BOFILL ARNAN y el resto de miembros del denominado Grupo se encuentra contrastado. En vista de todo lo anteriormente expuesto, el Consejo concluye que el inicio de las conductas puede razonablemente situarse en octubre de 2000, como propone la Dirección de Investigación.

Hay prueba de que el grupo BOFILL ARNAN participó en las reuniones y acuerdos del Grupo durante todo el periodo en el que se ha considerado que se extiende la infracción. En el expediente S/0120/08 se sostiene la misma se ha extendido, al menos, hasta el 18 de noviembre de 2008, fecha en que se notificó la incoación del expediente y se realizaron inspecciones en la sede de cuatro de las empresas del Grupo. Aunque la incoación del presente sancionador a BCN y BOFILL ARNÁN haya sido posterior en el tiempo, la duración que se debe atribuir a la infracción en el presente expediente es la misma que se ha señalado en el expediente S/0120/08, hasta la desarticulación del cartel. No hay motivos para considerar que sea menor puesto que seguía siendo convocado por SPT a las reuniones de las que se tiene constancia en el ejercicio 2008 y en ningún momento ni BCN ni BOFILL ARNÁN han aportado prueba de que pusieran de manifiesto el fin de su participación al resto de empresas involucradas en las conductas.

#### **SEXTO.- Responsabilidad de los infractores**

BOFILL ARNAN niega su participación en los hechos porque su actividad no coincide con el transporte terrestre. Dice que hay contradicciones en la imputación. La DI basa su argumentación en el expediente S/0120/08 en que ambas empresas, BOFILL ARNAN y BCN, son parte de un mismo grupo. El Consejo en cambio las ha considerado empresas independientes. No se entendería que se impusiese la misma sanción a empresas que no constituyen grupo alguno y que no comparten objeto social. Por otra parte, no cabe imponer una sanción a B&A porque no realiza volumen alguno en el negocio transitario terrestre.

El artículo 61 de la Ley 15/2007 establece en su apartado primero que *“Serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en esta Ley”*.

Pese a lo que pretenden las partes, no se aprecia ninguna inconsistencia entre lo manifestado por la DI y por este Consejo en su Acuerdo de 19 de mayo de 2010. Dicho Acuerdo se limita a señalar que, a pesar de que es evidente la relación entre el accionariado y miembros de los órganos de dirección de BCN y B&A, se trata de dos personas jurídicas distintas cuya respectiva responsabilidad administrativa en las conductas analizadas, caso de existir, debía dilucidarse atendiendo a la intervención que cada una de ellas ha tenido en los hechos imputados.

Es cierto que la doctrina nacional y comunitaria señala que ante una relación accionarial de claro control entre dos empresas la unidad de acción y, por tanto, la responsabilidad de la matriz respecto de la conducta de la filial puede presumirse, salvo prueba en contrario.

Pero la doctrina también entiende que, incluso cuando una empresa del grupo no controla accionarialmente a otra, también puede existir unidad económica o de acción entre empresas que presenten cierta relación accionarial. Este puede ser el caso entre las denominadas “compañías hermanas”, esto es, las que tienen el mismo accionariado sin que una tenga control aparente sobre la otra. En estos casos puede existir unidad de acción económica, ya sea por control de facto o estrecha coordinación, que haga que deban ser considerados como grupo al menos a los efectos del derecho de la competencia. En palabras del TG (Sentencia del TPI, de 20 de marzo de 2002, asunto T-9/99 HFB y otros/Comisión):

*66. En contra de lo que alegan las demandantes, no es preciso que la entidad económica calificada de «grupo» tenga personalidad jurídica propia. En efecto, en el contexto del Derecho de la competencia, debe entenderse que el concepto de empresa designa una unidad económica desde el punto de vista del objeto del acuerdo de que se trate, aunque, desde el punto de vista jurídico, esta unidad económica esté constituida por varias personas físicas o jurídicas (sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1984, Hydrotherm, 170/83, Rec. p. 2999, apartado 11). Al no haber al frente del grupo una persona jurídica a la que, como responsable de la coordinación de la acción de éste, sea posible imputar las infracciones cometidas por sus diversas sociedades integrantes, la Comisión puede considerar responsables solidarias de todas las actuaciones del grupo a las sociedades que lo integraban, con el fin de evitar que la separación formal entre estas sociedades, resultado de su personalidad jurídica distinta, pudiese obstar a la constatación de la unidad de su comportamiento en el mercado a efectos de la aplicación de las normas sobre la competencia (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 julio de 1972, ICI/Comisión, 48/69, Rec. p. 619, apartado 140).*

Sin embargo, en ausencia del control accionarial jerarquizado, la unidad económica no puede presumirse a efectos de atribución de las



responsabilidades que correspondan. En particular, la doctrina jurisprudencial del TJUE sostiene que para que pueda imputarse a las compañías hermanas con el mismo grado de responsabilidad no basta con que estén participadas por la misma persona (Sentencia del TJUE de 2 de octubre de 2002, asunto C-196/99 P *Aristrain/Comisión*). No cabe presumir la unidad económica, sino que deben existir elementos adicionales que la prueben. Estos elementos dependerán de las circunstancias del caso. No obstante, la jurisprudencia ha tenido en cuenta reiteradamente el desempeño por una misma persona física de las funciones de dirección; el que esta persona represente a las empresas hermanas en las reuniones del cartel y que el cartel considere como un mismo participante a ambas empresas (ver entre otras Sentencia del TJUE de 28 de junio de 2005, asuntos acumulados C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P y C-213/02 P *Dansk Rørindustri/Comisión*).

El Sr. xxx es Director General de ambas empresas, BCN y BOFILL ARNÁN. Ha quedado suficientemente demostrada su participación en las conductas y que dicha participación tuvo lugar en nombre no solo de BCN, sino también de BOFILL ARNÁN.

No debe perderse de vista que, si bien los acuerdos ilícitos que se imputan se ciñen fundamentalmente al negocio transitario terrestre, no fueron estos los únicos temas objeto de análisis y actuación por parte de las empresas del denominado Grupo. En sus reuniones se han tratado también temas relativos al negocio marítimo y aéreo o sobre salones de logística y ferias. Han trabajado durante años en el convenio del sector transitario, que trasciende al negocio del terrestre. También en estas reuniones se han coordinado posturas en asuntos relativos a las asociaciones del sector, en particular ATEIA y FETEIA, que engloban a la totalidad del negocio transitario, no solo el terrestre.

Esta pluralidad de materias abordadas por el Grupo explica que no solo los intereses de BCN, sino también los de BOFILL ARNÁN, se vieran afectados por los temas de debate en este Grupo y el Sr. xxx acudiera en su condición de Director General de ambas. De hecho, se le identifica como BOFILL ARNÁN, que es además quien participa formalmente en ATEIA. Probablemente por ello, cuando las empresas del Grupo mandan formalmente un comunicado a esa Asociación, el Sr. xxx firma por BOFILL ARNÁN y no por BCN (HP 5). Sirva también de muestra uno de los correos enviado por indicación del Sr. xxx al resto de miembros del Grupo desde la dirección de correo xxx. el 4 de enero de 2007 (folio 216), en el que consta como pie de firma del correo. "Secretaria de Dirección. Grupo BOFILL ARNÁN".

En definitiva, existe numerosa documentación en el expediente que permite a este Consejo considerar acreditado que el Sr. xxx asistía a las reuniones y participaba en los acuerdos en representación de los intereses de ambas empresas, más exactamente, de ese autodenominado Grupo BOFILL ARNÁN.

Porque, de hecho, en contra de lo que alegan las partes en este expediente, BOFILL ARNÁN y BCN tratan de dar a terceros una imagen de grupo de

empresas y de unidad de acción. Así se desprende de su página WEB y de su autodenominación como Grupo BOFILL ARNAN que permite dar un servicio integrado al cliente. Esta imagen la mantienen en las cartas que, como consecuencia de los acuerdos del cartel, mandan a los clientes para anunciar las subidas de precios. Tales cartas se firman siempre como BCN/Grupo BOFILL ARNAN. Esta es también la percepción del resto de miembros del cartel, que en ningún momento en sus correos y relaciones con el Sr. xxx dan a entender que su participación se limite a BCN, sino que es el Grupo BOFILL ARNAN quien toma parte en esta coordinación.

Por otro lado, no debe perderse de vista que entre los acuerdos considerados ilícitos se encuentra el pacto de no captación de trabajadores entre las empresas del Grupo, pacto al que el Grupo BOFILL ARNAN se adhirió y que no se limita específicamente al negocio transitario terrestre.

En definitiva, BOFILL ARNAN y BCN no solo comparten accionariado y dirección, sino que conforman una unidad económica que persigue con su participación en el cartel intereses comunes y se esfuerza por ser percibida como un grupo en el marco del mismo y en los mercados. Por todo ello, el Consejo considera que se debe declarar a ambas empresas responsables solidarias de la conducta.

#### **SÉPTIMO.- Cálculo de la multa**

La DI propone que se imponga la sanción prevista en el artículo 63.1.c) de la LDC para las infracciones muy graves, con multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de las empresas infractoras en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa, teniendo en cuenta los criterios para la determinación de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC.

Dado que a BCN y BOFILL ARNÁN se les imputa la misma conducta por la que se ha sancionado a otras empresas en el S/0120/08, procede tener en cuenta los mismos criterios que allí se aplicaron para el cálculo de la sanción.

Para el cálculo del importe básico de la sanción procede tomar el volumen de facturación de estas empresas en el ámbito de los servicios transitarios terrestres en el ámbito del grupaje (cargas inferiores a 3.000Kg) con origen en España y destino la UE durante el periodo objeto de la infracción.

A este respecto, se toma como base la información aportada por BCN en el informe de procedimientos acordados realizado por empresa auditora que contiene el desglose de su facturación en los años 2001 a 2008. Se ha tenido en cuenta la facturación por las operaciones de Transporte terrestre con origen en España y destino la Unión Europea, de menos de 3,000 Kg. o sin peso.

En el caso de BOFILL ARNAN S.A., el Consejo asume que no realiza facturación en el ámbito del grupaje terrestre. Por ello, no se ha considerado

necesario practicar la prueba propuesta por la parte consiste en realizar una revisión de su contabilidad para confirmarlo.

Por tanto, los volúmenes de facturación considerados para el cálculo del importe de la sanción son los siguientes.

[CONFIDENCIAL]

Atendiendo a la naturaleza muy grave de la infracción, se ha aplicado a estos importes un porcentaje del 10%, ponderando en función de los años como ya se hiciera en el expediente S/0120/08 TRANSITARIOS. De ello resulta una sanción por importe de 1.184.000 euros.

En base a lo anteriormente expuesto, el Consejo de la Comisión Nacional de Competencia en la composición recogida al principio, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación.

### RESUELVE

**PRIMERO.-** Declarar que en este expediente ha resultado acreditada una infracción del Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y del artículo 101 del TFUE, de la que son responsables solidarias BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.L. y BOFILL ARNÁN, S.A, consistente en la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.

**SEGUNDO.-** Imponer solidariamente a BCN ADUANAS Y TRANSPORTES, S.L. y BOFILL ARNÁN, S.A solidariamente el pago de una multa sancionadora por importe de 1.184.000 euros.

**TERCERO.-** Instar a la Dirección de Investigación para que vigile y cuide del cumplimiento íntegro de esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la CNC y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en Vía Administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo en la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.