

RESOLUCIÓN **(Expte. S/314/10 Puerto de Valencia)**

Consejo:

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. María Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera
D. Luis Díez Martín, Consejero

En Madrid, a 26 de Septiembre de 2013.

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), con la composición expresada, y siendo Ponente la Consejera D^a María Jesús González López, ha dictado esta Resolución en el expediente sancionador S/0314/10, PUERTO DE VALENCIA, instruido por la Dirección de Investigación de conformidad con la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por supuestas prácticas restrictivas de la competencia en el ámbito del transporte de contenedores del Puerto de Valencia.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. En el marco del procedimiento previsto en el artículo 2 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, y tras la determinación de que la competencia correspondía a la Administración General del Estado, con fecha 23 de noviembre de 2010, tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), procedente del Servicio de Defensa de la Competencia de la Generalitat Valenciana, un documento denominado "*Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad de transportes de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia*" de fecha 13 de mayo de 2010, así como las actuaciones que había llevado a cabo dicho Servicio en relación el mismo (folios 2 a 327).
2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, y en el marco de una información reservada, la Dirección de Investigación (en adelante DI), el

día 23 de marzo de 2011, llevó a cabo una inspección en las sedes de la ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE DE CONTENEDORES (en adelante ELTC) (folios 344 a 369), y de la ASOCIACIÓN DE EMPRESAS, AUTÓNOMOS, COOPERATIVAS Y COOPERATIVISTAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CONTENEDOR DE LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (en adelante TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, o TRANSCONT) (folios 370 a 396) con el objeto de verificar, la existencia, en su caso, de prácticas restrictivas prohibidas por el artículo 1 de la LDC y por el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

3. Con fecha 14 de junio de 2011, de conformidad con el artículo 49.1 de la LDC, la DI acordó incoar expediente sancionador contra ELTC; TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA; la AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (APV); la ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA (ANV); la ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTER-NACIONALES Y ASIMILADOS OLT (ATEIA-OLT VALENCIA); la ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES VALENCIANOS (TRANSCONVAL) y la CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, (CONSELLERÍA) por posibles prácticas prohibidas en el artículo 1 de la LDC y en el artículo 101 del TFUE (folios 1269 a 1271). Dicho acuerdo fue notificado a las partes entre los días 17 y 21 de junio de 2011 (folios 1272 a 1303).
4. Con fecha 14 de julio de 2011, la APV presentó un escrito manifestando *“(…) para este organismo el contenido de los referidos acuerdos [de 13 de mayo de 2010 y de 9 de febrero de 2011], mientras la CNC no se pronuncie sobre la conformidad de los mismos a la legislación en materia de Competencia, no se consideran en ningún caso en vigor ni despliegan efecto alguno, al tiempo que les reiteramos que, sin perjuicio de abundar en ello en las alegaciones que al respecto esta Autoridad Portuaria efectuará en su momento, en la actuación llevada a cabo por ésta, en ningún caso, formó parte del acuerdo de mayo de 2010 el documento incorporado al expediente bajo el título “Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del puerto de Valencia” (folio 1418).*
5. Con fecha 21 de septiembre de 2011, la DI desglosó o dedujo testimonio de determinada documentación recabada en las inspecciones realizadas en las sedes de ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, incorporándola a las diligencias previas DP/030/2011 y DP/031/2011 (folios 1443 a 1444 y 1447). Tanto TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (28 de septiembre de 2011) como ELTC (6 de octubre de 2011) alegaron respecto de dicha actuación (folio 1487 y folios 1502 a 1507 respectivamente).
6. Con fecha 23 de septiembre de 2011, la DI acordó levantar la confidencialidad de determinados documentos en formato papel recabados en las sedes de ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA durante la inspección domiciliaria e incorporarlos al expediente, procediendo a la devolución de las

versiones censuradas aportadas (folios 1453 a 1463 y 1476 a 1478 respectivamente). El acuerdo respecto de ELTC fue subsanado con fecha 29 de septiembre de 2011, (folios 1488 a 1491).

7. El 13 de octubre del 2011, tuvieron entrada en la CNC sendos recursos de ELTC (R 0082/11 y R 0083/11), contra el acuerdo de fecha 21 de septiembre de 2011. El primero, por el desglose e incorporación a las diligencias previas DP/30/2011 (folios 1509 a 1514) y el segundo, por el desglose e incorporación a las diligencias previas a DP/031/2011 (folios 1516 a 1521). El Consejo de la CNC desestimó ambos recursos por Resolución de 29 de noviembre de 2011.
8. Con fecha 17 de octubre de 2011, tuvo entrada en la CNC un recurso de ELTC (R/0084/11) contra el acuerdo de fecha 23 de septiembre de 2011 (subsanado con fecha 29 de septiembre de 2011) por el que se denegaba la confidencialidad sobre la documentación en formato papel recabada en la sede de la mencionada Asociación durante la inspección domiciliaria (folios 1523 a 1556). El 20 de octubre de 2011, la DI haciendo uso de la potestad prevista en el artículo 37.1.d) de la LDC, suspendió el plazo máximo de resolución del procedimiento hasta la resolución por parte de Consejo de la CNC de este recurso, notificándolo a las partes (folios 1565 a 1596). Y con fecha 21 de octubre de 2011, la DI declaró cautelarmente confidencial parte de la documentación de ELTC hasta la resolución del recurso (folio 1610). Por Resolución de fecha 28 de diciembre de 2011 el Consejo desestimó este recurso reanudándose el plazo suspendido desde el día siguiente, 29 de diciembre de 2011 (folio 1800). Con fecha 8 de febrero de 2012, la DI procedió a incorporar el resto de la documentación en soporte papel de ELTC notificándolo a las partes (folios 1837 a 1859).
9. Con fecha 21 de noviembre de 2011 la DI acordó sobre la incorporación al expediente, previa impresión en papel, de la información recabada en formato electrónico en las inspecciones realizadas en las sedes de las empresas, así como sobre el tratamiento confidencial precautorio de dichos documentos. Con fecha 2 de diciembre de 2011, tuvieron entrada en la Dirección de Investigación escritos de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 1725 a 1727) y ELTC (folios 1728 a 1734) alegando su disconformidad respecto a los citados acuerdos.
10. Con fecha 13 de diciembre 2011, la DI acordó levantar la confidencialidad de determinada documentación en formato electrónico recabada en las sedes de las inspecciones e incorporarla al expediente de referencia, ELTC (folios 1736 a 1738) y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folio 1746).
11. TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA con fecha 20 de diciembre de 2011 (R0095/11), y ELTC con fecha 22 de diciembre de 2011 (R/0096/11), interpusieron recursos ante el Consejo de la CNC sobre el anterior acuerdo de 13 de diciembre de 2011 (folios 1751 a 1753 y 1755 a 1762, respectivamente). Con fecha 3 de enero de 2012, la DI suspendió el plazo máximo de resolución del procedimiento haciendo uso de la potestad prevista en el artículo 37.1.d) de

la LDC, hasta la resolución de los recursos, siendo notificado a las partes entre los días 3 y 5 de enero de 2012 (folios 1777 a 1799). El Consejo desestimó ambos recursos por sendas Resoluciones de fecha 22 de febrero de 2012, reanudándose el cómputo del plazo (folio 1949) incorporándose a la documentación pública la versión censurada de los documentos con fecha de 29 de marzo (folios 1961 a 1962).

- 12.** Con fecha 25 de enero de 2012, ATEIA-OLT VALENCIA aportó una información adicional a la que ya constaba en el expediente (folios 162 a 163), ampliándola con varios documentos (folios 1825 a 1835). Lo que ya constaba en el expediente era un escrito de D. XXX, Presidente de ATEIA-OLT VALENCIA de fecha 1 de junio de 2010, presentado ante la Comisaría de Policía del distrito de Abastos de Valencia por el que denunció unos hechos: *“con fecha 14 de mayo de 2010, se redactó por la Autoridad Portuaria de Valencia, junto con la Asociación Marítima Valenciana, la Asociación de Transitarios de Valencia, y la Asociación de Transportistas LTCV, Transcont y Transconval, un Acuerdo de la Comunidad Portuaria de Valencia, llamado “Principios y Compromisos relativos a la Normalización de la Actividad de Transporte de Contenedores por Carretera en el Puerto de Valencia”. Ese documento “estaba compuesto de 4 hojas, en cuya última hoja constaba que la puesta en marcha de los Acuerdos era el 1/6/10 y se estampaba la firma de los arriba citados”. Proseguía el escrito, “Sin embargo, alguien suponemos que con fines interesados ha elaborado una tarifa de referencia para el transporte de Contenedores del Puerto de Valencia y junto con tal última página del Acuerdo anterior, lo ha hecho circular en el Sector (transitarios, consignatarios, cargadores, transportistas, etc...), dando a entender que Ateia había aceptado y acordado tales tarifas”. ATEIA-OLT VALENCIA añadió “Sin embargo, ello es incierto ya que Ateia no ha intervenido para nada en la elaboración, aprobación y emisión de tales tarifas, constituyendo tales hechos una simulación de un documento aprobado, entre otros, por Ateia Valencia, intencionado a considerar como auténticos lo que es erróneo. Denunciamos tales hechos, y solicitamos que se proceda a depurar las responsabilidades que haya lugar en derecho contra los autores de la manipulación de documentos auténticos”. Por último, ATEIA-OLT VALENCIA reflejó en el escrito que adjuntaba a la denuncia ante la Comisaría de Policía dos documentos que no constan en el expediente (folio 162). Asimismo, el Presidente de ATEIA-OLT VALENCIA aportó un artículo de prensa en el que se recogía una noticia relacionada con esa denuncia (folio 163).*
- 13.** Con fecha 23 de febrero de 2012, la Dirección de Investigación incorporó al expediente público determinada documentación en soporte informático recabada en la sede de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, por no haber sido objeto del recurso interpuesto por dicha Asociación (folio 1877).
- 14.** Con fecha 21 de marzo de 2012, tuvo entrada en la Dirección de Investigación un escrito de la APV por el que realizaba alegaciones al acuerdo de incoación. Las razones alegadas fueron: Primero, una situación crítica del sector de

transporte de contenedores provocada por el descenso en el volumen de trabajo a consecuencia de la crisis, lo que provocó una mala relación entre autónomos, empresas y asociaciones. Segundo, el principal papel de la APV es la salvaguarda del interés general, consistente en la protección de la sostenibilidad económica, social y ambiental del sistema de transporte de mercancías, por lo que su presencia en las reuniones que desembocaron en el acuerdo del 13 de mayo de 2010 fue consecuencia de su papel como mediador. Tercero, el mencionado acuerdo, en su versión original, no contaba con una hoja final que contenía una serie de tarifas, como así constaba en el expediente, no admitiendo la APV la manipulación de dicho documento. La APV reiteró en varias ocasiones que en la reunión de fecha 13 de mayo de 2010, no se trató sobre precios. Cuarto, alegó asimismo la APV que todas las cláusulas del acuerdo de 13 de mayo de 2010, fueron redactadas a la luz de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías; de la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres y de la Orden del Ministerio de Fomento FOM/2184/2008. Además, dicho acuerdo no ha surtido efectos, al disolverse la Mesa con fecha 2 de junio de 2010. Por último, la APV justificó su actuación alegando el principio de confianza legítima, puesto que el acuerdo reproducía la legislación aplicable, la falta de intencionalidad por su parte y por último, la APV trató, con la firma del acuerdo de 13 de mayo de 2010, evitar la huelga anunciada por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 1911 a 1948).

15. Con fecha 13 de abril de 2012, la Dirección de Investigación requirió, a NOATUM CONTAINER TERMINAL VALENCIA, S.A.U., a TCV STEVEDORING COMPANY, SA, y a MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., información sobre la actividad de las terminales en los puertos, la actividad principal de cada uno de estos operadores, las “paralizaciones” tratadas en el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, así como información acerca de determinados acuerdos en materia de paralizaciones firmados entre estos operadores y algunas de las partes del expediente de referencia (folios 1975 a 2014). Las respuestas de los operadores se recibieron entre el 3 y el 14 de mayo de 2012 (folios 2015, 2016 a 2019, 2020 a 2028 y 2032 a 2040).
16. Con fecha 17 de mayo de 2012, ELTC comunicó su intención de presentar una propuesta de compromisos (folios 2041 a 2042). Por escrito de fecha 22 de mayo de 2012, la DI comunicó a la interesada que no cabía iniciar las actuaciones tendentes a la Terminación Convencional al considerar que, desde una perspectiva sustantiva (párrafo 23 de la Comunicación sobre Terminación Convencional de expedientes sancionadores publicada por la Comisión Nacional de la Competencia): primero, las conductas investigadas se referían a una infracción del artículo 1 LDC y 101 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea consistente en la fijación de precios y de condiciones comerciales o de servicio, en el reparto de mercado, así como en la limitación o el control de la

producción en el sector de transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Valencia; y, segundo las conductas investigadas eran susceptibles de haber causado efectos irreversibles sobre la competencia durante un periodo de tiempo significativo (al menos desde enero de 2000 a marzo de 2011) y habían afectado a una parte sustancial del citado mercado (folio 2061 a 2066).

- 17.** Con fecha 20 de junio de 2012, a la vista de los acuerdos de 10 de mayo de 2004, 8 de febrero de 2007 y 10 de marzo de 2011, por los que se establecen y/o actualizan las indemnizaciones a los transportistas por la demora en las operaciones de carga y descarga realizadas en algunas terminales de depósitos del Puerto de Valencia, la DI acordó, de conformidad con el artículo 29 del RDC, ampliar la incoación a las empresas concesionarias de terminales TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.; MARÍTIMA VALENCIANA, S.A. y su sucesora, NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U.; y MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., al entender que existen indicios de que han participado en una infracción del artículo 1 LDC y del artículo 101 TFUE consistente en la fijación de precios (folios 2068 a 2071), notificándolo a las partes entre los días 21 y 27 de junio de 2012 (folios 2072 a 2108).
- 18.** Con fecha 9 de julio de 2012, a la luz de la documentación obrante en el expediente la DI acordó de conformidad con el artículo 29 del RDC, que a partir de ese momento, las actuaciones se entenderían también con la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), al entender que existían indicios de infracción del artículo 1 LDC y del artículo 101 TFUE, consistente en la fijación de precios y condiciones comerciales, limitación o control de producción y reparto de mercado en el sector de transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Valencia (folios 2141 a 2144), notificándolo a las partes.
- 19.** Con fecha de 23 de julio de 2012, NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U. presentó alegaciones al acuerdo de incoación de 20 de junio de 2012, manifestando que el acuerdo firmado por Marítima Valenciana, S.A., TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC y la APV en marzo de 2006 sirvió para regular las llamadas paralizaciones, aplicando al artículo 22 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) (folios 2208 a 2223).
- 20.** El Pliego de Concreción de Hechos (PCH) fue notificado a todos los interesados entre los días 25 y 26 de julio de 2012, siendo concedida de oficio la ampliación de plazo para contestar al mismo (folios 2303 a 2390).
- 21.** Las alegaciones al PCH tuvieron entrada en la CNC en las siguientes fechas: el 20 de agosto de 2012, las de TRANSCONVAL (folios 2409 a 2505), las de MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A. (folios 2506 a 2599), las de ELTC (folios 2600 a 2935); el 21 de agosto de 2012, las de ATEIA-OLT VALENCIA (folios 2936 a 2951), las de la FVET (folios 2952 a

2976) (fecha del sello de Correos 18 de agosto de 2012), la ANV (folios 2977 a 3034), la APV (folios 3035 a 3157), las de TCV STEVEDORING COMPANY, S.A. (3158 a 3212); y el 22 de agosto de 2012, las de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 3213 a 3274) y las de NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U. (folios 3275 a 3283). Estas últimas alegaciones tuvieron entrada fuera del plazo concedido por la Dirección de Investigación puesto que el PCH se notificó el 25 de julio de 2012, otorgándose un plazo de 15 días ampliados en siete, en total 22 días para presentar alegaciones al PCH.

22. El 11 de septiembre de 2012, se ofició a la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana solicitando el informe preceptivo no vinculante previsto por el art. 33.2 del RDC (folios 3287 a 3288). El informe tuvo entrada en el registro de la CNC el 24 de octubre de 2012 (folios 3482 a 3497).
23. En su escrito de alegaciones al PCH, ELTC solicita la Terminación Convencional del expediente citando en respuesta a las consideraciones realizadas por la DI en su escrito de 22 de mayo de 2012, varios antecedentes que considera aplicables al caso (folio 2644).
24. Por su parte, en su escrito de alegaciones al PCH, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA solicita de forma subsidiaria el inicio del procedimiento de Terminación Convencional, indicando que aportaría los compromisos necesarios (folio 3271).
25. Con fecha 20 de septiembre de 2012 la DI procedió al cierre de la fase de instrucción (folio 3299) notificándolo a las partes.
26. ELTC, con fecha 24 de septiembre de 2012, manifestó su disconformidad con el cierre de la instrucción sin haber practicado las pruebas solicitadas, reiterando las mismas (folios 3312 a 3313).
27. A la vista de las alegaciones de MSCTV relativas a una posible confusión en los hechos imputados entre Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A, y Mediterranean Shipping Company España y, con fecha 1 de octubre de 2012 la DI acordó reabrir la fase de instrucción, notificándolo a las partes (folios 3319 a 3330).
28. Con fecha 1 de octubre de 2012, la Dirección de Investigación requirió a Mediterranean Shipping Company España, S.L.U. información sobre la presencia de un empleado de esta consignataria en la reunión celebrada el 20 de septiembre de 2010 junto con otras partes imputadas en este expediente (folios 3335 a 3343) y sobre lo discutido en aquella reunión. La respuesta se recibió con fecha 9 de octubre de 2012 (folios 3416 a 3477, siendo confidenciales los folios 3417 a 3425 y 3461 a 3472).
29. El 2 de octubre de 2012, tuvo entrada en el registro de la CNC un escrito de ATEIA-OLT VALENCIA, en el que recurría el Acuerdo de la Dirección de Investigación de fecha 20 de septiembre de 2012, por el que se cerraba la fase de instrucción del expediente de referencia (folios 3348 a 3365). La DI, en uso

de lo previsto en el artículo 37.1.d) de la LDC, suspendió con fecha 4 de octubre de 2012 el computo del plazo máximo para resolver, reanudándose el 30 de octubre, una vez que el Consejo por Acuerdo de 29 de octubre de 2012, inadmitió el recurso (folio 3499).

30. Con fecha 5 de noviembre de 2012, la DI acordó cerrar la fase de instrucción (folio 3514), acuerdo que se notificó a las partes la primera semana de noviembre de 2012 (folios 3515 a 3526).
31. La DI notificó a las partes la Propuesta de Resolución (PR) entre los días 8 y 9 de noviembre de 2012, de acuerdo con lo previsto en el artículo 50.4 de la LDC (folios 3527 a 3928).
32. Entre los días 26 y 28 de noviembre de 2012 tuvieron entrada en el registro de la CNC los escritos de alegaciones a la Propuesta de Resolución de NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A. (folios 3939 a 3947); de la APV (folios 3948 a 3987); de ELTC (folios 3988 a 4049); de TCV STEVEDORING COMPANY, S.A. (folios 4050 a 4107); de MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A. (folios 4173 a 4245); de la ANV (folios 4250 a 4278); de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 4279 a 4292); de TRANSCONVAL (folios 4293 a 4311); de ATEIA-OLT VALENCIA (folios 4312 a 4352), y de la FVET (fecha de registro del sello de la oficina de correos 27 de noviembre de 2012) (folios 4353 a 4414), solicitando algunas de ellas la Consejo la práctica de pruebas y actuaciones complementarias y/o solicitud de celebración de vista.
33. De acuerdo con lo previsto en el artículo 50.5 de la LDC, el 4 de diciembre de 2012 la DI elevó al Consejo el Informe y Propuesta de Resolución (IPR), con la imputación que a continuación se transcribe, acompañado de las alegaciones de las partes a la PR. (folios 4424 a 4542):

Primero. *Que se declare la existencia de conductas prohibidas por el artículo 1.1 de la LDC (Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para aquellos hechos ocurridos hasta el 1 de septiembre de 2007 y Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, a partir del 1 de septiembre de 2007 en adelante), así como por el artículo 101.1 TFUE, por parte de los distintos operadores de la comunidad logística del Puerto de Valencia, desde diciembre de 1998, consistentes en:*

a) un acuerdo de fijación de precios (incluyendo la repercusión del I.P.C. y de la variación del precio del combustible en los precios) y de condiciones comerciales, tales como los descuentos o plazos de pago; de limitación o control de la producción y de reparto de mercado en el transporte de contenedores por carretera con origen o destino en el Puerto de Valencia en el que participaron los principales actores de la comunidad logística de ese Puerto;

b) decisiones colectivas de precios y condiciones comerciales, de limitación o control de la producción y de reparto de mercado por parte de diversas asociaciones de transporte de contenedores y,

c) acuerdos de fijación de precios relativos a las penalizaciones por las paralizaciones en distintas terminales del Puerto de Valencia, entre asociaciones de transporte de contenedores y terminales de depósitos del Puerto de Valencia.

Segundo. *Que, de acuerdo con lo detallado en los párrafos 174 y 175 del apartado VII de esta Propuesta de Resolución, se declare responsables de dicha infracción a TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC, TRANSCONVAL, la APV, la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, la Consellería, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., TCV STEVEDORING COMPANY, S.A., NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A. y la FVET.*

Tercero. *Que se adopten los demás pronunciamientos a que se refiere el artículo 53 de la LDC.*

Cuarto. *Que se declaren prescritas, en aplicación del artículo 68 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, las infracciones cometidas por A.I.T.*

34. Con fecha de Correos de 16 de diciembre de 2012, la representación de FVET presentó un recurso contra el Acuerdo de la DI de 8 de noviembre de 2012, por el que se le notifica la Propuesta de Resolución y se concede plazo para alegaciones a la misma. El recurso fue inadmitido por Resolución del Consejo de 10 de enero de 2013.
35. En cumplimiento de lo previsto en el artículo 11.4 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia, con fecha 27 de marzo de 2013, la propuesta de resolución fue remitida a la Comisión Europea, acordándose la suspensión del plazo de resolución que dispone el artículo 37.2.c) de la LDC, reanudándose el computo del plazo con fecha 28 de abril de 2013.
36. Por Acuerdo de 30 de abril de 2013, teniendo en cuenta la regulación sobre la práctica de Pruebas y la celebración de Vista del artículo 51 de la LDC, el Consejo acordó no celebrar Vista y en relación con las pruebas solicitadas por las partes, ordenó realizar las pruebas y actuaciones complementarias que se recogen a continuación, denegando motivadamente el resto. De acuerdo con el artículo 37.1.e) acordó la suspensión del tiempo máximo para resolver el expediente hasta la sustanciación de las mismas.
 - 1) Incorporar al expediente la prueba documental aportada.
 - 2) Requerir a la Autoridad Portuaria de Valencia:
 - a) Relación de las empresas de transporte o titulares de medios de transporte, que en el año 2010 estaban dados de alta para la prestación

de servicios de transporte de contenedores en el puerto de Valencia y fecha de alta en el sistema. En su caso, clasificación de los mismos por su pertinencia a una asociación de transportistas con identificación de la asociación. La misma información para la actualidad.

- b) Relación de las empresas de transporte o titulares de medios de transporte que realmente han realizado o realizan servicios de transporte de contenedores desde el año 2002. En su caso, clasificación de los mismos por su pertenencia a una asociación de transportistas con identificación de la asociación.
 - c) En relación con la cuestión b) aportar la carga anual (número de contenedores y en su caso peso) transportado por cada una de las empresas y agrupar dicha información si es posible por transportistas asociados y aquéllos que no pertenecen a ninguna asociación.
- 3) Requerir a las Asociaciones ELTC, TRANSCONT Y TRANSCONVAL:
- a) Relación de sus asociados en los años 2002 a 2010 -o desde su creación, en el caso de TRANSCONVAL- que estaban autorizados y trabajaban en el transporte de contenedores en el Puerto de Valencia y número total de camiones de los mismos.
 - b) La carga anual de transporte de contenedores del Puerto de Valencia llevado a cabo por sus asociados en cada uno de los años 2002 a 2010, o su mejor estimación del mismo.
- 4) Requerir a la Federación Valenciana de Empresarios de Transporte y la Logística (FVET) que informe sobre la fecha en que TRANSCONVAL pidió formar parte de la misma, fecha y respuesta dada a dicha solicitud, así como las razones para la misma.
- 5) Solicitar al Juzgado de Instrucción número 7 de Valencia que informe sobre la situación de las actuaciones en relación con la denuncia formulada por ATEIA OLT Valencia, en la Comisaría de Policía el 1 de junio de 2010.
- 37.** Con fecha 13 de mayo de 2013 se recibieron sendos escritos de alegaciones de TRANSCONVAL al Acuerdo de prueba y vista, sin que haya aportado posteriormente la información requerida. Las respuestas del resto se recibieron en la CNC entre los días 16 a 24 de mayo de 2013. La Asociación TRANSCONT tampoco aportó la información requerida. (folios 4724 A 4726). Por acuerdo de la Consejera ponente con fecha 4 de junio de 2013 se dio plazo para valoración de prueba que finalizó el día 3 de julio de 2013 levantándose en la misma fecha la suspensión.
- 38.** En su reunión de 17 de julio de 2013, y haciendo uso del artículo 39.1 de la LDC, el Consejo acordó solicitar a las partes información sobre volumen de negocios, necesaria para la resolución del expediente, dándoles plazo para la aportación de la misma. Conforme a lo dispuesto por el artículo 37.1 a) de la LDC, con fecha 19 de julio de 2013 se acordó suspender el plazo para resolver.

Las respuestas tuvieron entrada en la CNC entre los días 26 de julio hasta el 28 de agosto de 2013. Con fecha 19 de agosto de 2013, se levantó la suspensión, reanudándose el cómputo del plazo para resolver.

39. El Consejo deliberó y terminó de resolver sobre este expediente en su reunión de 18 de septiembre de 2013
40. Son interesadas en este expediente:
- Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores, **(ELTC)**
 - Asociación de Empresas, Autónomos, Cooperativas y Cooperativas del Transporte de mercancías por contenedor de los puertos de la Comunidad Valenciana, **(TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA)**.
 - ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES VALENCIANOS **(TRANSCONVAL)**,
 - Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET).
 - ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA **(ANV)**,
 - ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS OLT **(ATEIA-OLT VALENCIA)**,
 - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A (MSCTV)
 - TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.
 - MARÍTIMA VALENCIANA, S.A. y su sucesora, NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U.
 - AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (APV),
 - La CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, a partir del Decreto 5/2011 de la Generalitat Valenciana, Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente (CONSELLERÍA),

HECHOS PROBADOS

A) LAS PARTES

La DI, hace la siguiente descripción de las partes finalmente imputadas en este expediente:

1. **ASOCIACIÓN DE EMPRESAS, AUTÓNOMOS, COOPERATIVAS Y COOPERATIVISTAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CONTENEDOR DE LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

(TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA).- Según sus Estatutos (folios 189 a 200), esta asociación cuyo ámbito es la Comunidad Valenciana tiene, entre otras, las siguientes funciones y facultades: *“negociar, concertar y suscribir los acuerdos o convenios y/o contratos, locales, provinciales, autonómicos, nacionales o internacionales, que afecten o interesen a la Asociación o a sus miembros de forma corporativa o comunitaria o personal, en el ámbito portuario, industrial, sindical, económico tributario, laboral y en cualquiera otro relacionado, directa o indirectamente, con la actividad representada o que pudiera considerarse adecuado para la asociación o sus miembros. En especial será uno de los fines negociar con las empresas los acuerdos de interés profesional previstos en la Ley 20/2007, del Estatuto del Trabajador Autónomo, así como, para los asociados excluidos del ámbito objetivo de la citada ley, negociar cualesquiera tipo de contratos o acuerdos relacionados con el desarrollo de la actividad de los asociados”* así como llevar a cabo *“estudios de mercado, costes y demás de interés para sus miembros, facilitándoles cuanta información convenga, incluso mediante la edición y publicación de boletines, revistas o estudios”*.

Para ser miembro de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, la Asociación requiere a los autónomos, empresarios, cooperativas o cooperativistas que reúnan los requisitos del artículo 6 de dicha asociación, diferenciando entre *“asociados de pleno derecho”* y *“asociados colaboradores”* (folio 192).

TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA contemplaba como falta muy grave de su régimen interno, el incumplimiento tarifario referencial, sancionada con la expulsión (folio 1206).

El Presidente de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA informó, en el transcurso de la inspección domiciliaria de su sede, que *“se han constituido dos cooperativas, Logiser y Logiser Levante, cuyos socios cooperativistas se corresponden con el personal directivo de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, y que cesan en su condición de socio cooperativista cuando pierden el cargo en la asociación. Logiser presta servicios de transporte de contenedores por carretera y Logiser Levante es titular de una gasolinera. Se ha constituido, asimismo, una sociedad limitada, Bolsaport, S.L., propiedad al 100% de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, para prestar servicios de transporte de contenedores por carretera”*, (folio 382).

La cooperativa Logiser Cooperativa Valenciana fue constituida en 2009 y *“auspiciada desde Transcont, en un intento de salir al paso de la crisis, absolutamente terrible, que sufren los trabajadores autónomos en el sector de los contenedores, en el que la forma habitual de trabajar es la subcontratación”*, (folio 30).

Según consta en el libro de Actas de la Junta Directiva de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 1031 a 1113 versión confidencial), esta asociación fue apoyo económico de LOGISER y tomaba decisiones sobre la gestión de esta Cooperativa (ver Actas de 12 de enero de 2009, folio 1082; 2

de febrero de 2009, folios 1086 y 1089; 3 de agosto de 2009, folios 1102 y 1103, y 26 de julio de 2010, folio 1112). Además, en las reuniones de las Juntas de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, se informaba a sus miembros sobre los resultados de la Cooperativa (Acta de fecha 3 de agosto de 2009, folio 1102). Según el Presidente de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, en septiembre de 2009 como *“(...) todos los miembros de Junta trabajan en la Cooperativa Logiser, esto facilita la tarea de todos a la hora de trabajar en pro de la Asociación”* (Acta de la reunión de fecha 28 de septiembre de 2009, folio 1105).

- 2. ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE DE CONTENEDORES (ELTC).**- Según sus Estatutos, ELTC está compuesto por *“empresas individuales y colectivas españolas dedicadas habitualmente al transporte público de contenedores por carretera y otras vías públicas ordinarias con material móvil especializado a tal fin, que voluntariamente soliciten su afiliación”* (folio 138).

Su principal finalidad es representar, gestionar y defender los intereses profesionales de los empresarios asociados, en sus aspectos generales y comunes (folios 138 y 139). Su ámbito territorial es provincial (folios 138 y 301). Entre sus fines cabe mencionar el de *“estudiar y promocionar todas aquellas iniciativas que convengan al transporte de contenedores y al tráfico terrestre portuario, y especialmente a sus costes y precios. En esta línea, llevará a cabo estudios de mercado, tarifas y otros temas de interés para sus miembros, facilitando a los asociados cuanta información convenga, incluso mediante la edición y publicación de boletines, revistas, estudios y datos referenciales para el sector”*, (folio 139).

Podrán ingresar en ELTC las *“empresas dedicadas al transporte terrestre de contenedores, que voluntariamente lo soliciten”* (folio 140). *“Aunque algunas empresas asociadas puedan desarrollar también otras actividades de negocio, su pertenencia a la asociación viene determinada por el desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera en vehículos portacontenedores”*, (folio 129).

Consta en el expediente una lista de las empresas asociadas a ELTC (folios 151 a 153).

- 3. LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES VALENCIANOS (TRANSCONVAL).**- Esta Asociación depositó sus Estatutos en la Consejería de Economía, de Hacienda y Ocupación de la Comunidad Valenciana el 1 de diciembre de 2006, estando por tanto activa a partir del 21 de diciembre de dicho año. Se compone de asociados que operan única y exclusivamente en el sector de transportes de mercancías por carreteras en contenedores (folio 251). Podrán ingresar en la Asociación, con plenitud e igualdad de derechos y obligaciones, empresas dedicadas al transporte terrestre de contenedores, que voluntariamente lo soliciten (artículo 8 de los Estatutos, folio 257).

Sus clientes son *“las empresas ‘transitarias’ en un gran volumen, al igual que en otra parte ‘consignatarias’, en menor medida pueden ser navieras, y en menor volumen otras empresas que requieren los servicios de transportes para llevar los productos de aquellas en contenedores con destino para la exportación”* (folios 251 y 252). Su ámbito de actuación es la provincia de Valencia, (folio 254).

- 4. LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (APV).**- La APV forma parte del sistema portuario español. Este sistema de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

El artículo 25 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (anteriormente Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), recoge como competencias de las Autoridades Portuarias *“el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario”, “la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario” y “la ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre”* (folios 66 y 1916).

- 5. LA ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA (ANV).**- Según los Estatutos de la Asociación *“podrán formar parte empresas navieras, armadoras o consignatarias y estibadoras o contratistas de carga y descarga de buques, aunque su fin u objeto se extienda a otras actividades”* (folio 116). Así lo confirmó la ANV en su escrito de fecha 9 de julio de 2010, *“para ser asociado se requiere que las empresas desempeñen alguna de las siguientes actividades: naviero, armador o consignatario de buques y estibadora o contratista de carga/descarga de buques. Cualquier otra actividad ajena a las citadas, se realiza por las empresas sin que la ANV tenga facultades de control ni pueda imponer exigencias para su práctica”* (folio 106).

Según escrito de ANV de fecha 9 de julio de 2010, *“en la actualidad pertenecen a la asociación, 7 empresas estibadoras y 51 empresas consignatarias de buques. En el seno de la asociación, existe la división formal de estos dos grupos de empresas, que se refleja también en los órganos de gobierno: Comité Ejecutivo de Empresas Consignatarias y Comité Ejecutivo de Empresas Estibadoras”* (folio 107).

- 6. LA ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS OLT (ATEIA-OLT VALENCIA)** -Según sus Estatutos, *“la Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados OLT, es una Organización Profesional, constituida por la libre asociación de empresarios, sean personas físicas o jurídicas, legalmente establecidas en España, que dentro del sector servicios, rama transporte, se dediquen a*

proyectar, contratar, coordinar y dirigir todas las operaciones necesarias para efectuar transportes de mercancías por cualquier medio o vía de comunicación y demás servicios complementarios” (folio 165). Según escrito de esta Asociación de fecha 15 de julio de 2010, “la actividad que desarrollan los transitarios es la de organizador de la cadena logística en su relación con el comercio exterior, almacenistas, transportistas, despachos de aduanas e intervención ante los organismos paraduñeros en representación de nuestros clientes, los exportadores e importadores” (folio 154). El ámbito territorial de la Asociación de carácter provincial (folio 166).

Podrán ser miembros de la Asociación “todos los empresarios, sean personas físicas o jurídicas, cuya actividad esté incluida en el ámbito de la misma y estén dadas de alta en el epígrafe de Licencia Fiscal correspondiente” (folio 166). Consta en el expediente un listado de los miembros asociados a ATEIA-OLT VALENCIA (folio 178).

- 7. LA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE DE LA GENERALITAT VALENCIANA.-** El Decreto 5/2011, de 21 de junio, del Presidente de la Generalitat, determinó las Consellerías en que se organizaba la administración de la Generalitat (DOCV núm. 6549 de 22 de junio de 2011) El Decreto 112/2011, de 2 de Septiembre del Consell, aprobó el Reglamento Orgánico y Funcional de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y determinó en su artículo 1 que la *“la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, es el máximo órgano responsable del Consell en materia de obras públicas, ordenación del territorio y del litoral, vivienda y calidad de la edificación, transportes, puertos y aeropuertos, medio ambiente, paisaje y cambio climático. Territorialmente, la Consellería se organiza en servicios centrales y direcciones territoriales y, funcionalmente, en órganos superiores, nivel directivo y nivel administrativo”* septiembre (DOCV núm. 6602 de 6 de septiembre de 2011).
- 8. MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A.-** Según propia declaración su actividad *“consiste en la explotación desde septiembre del año 2006, de una terminal portuaria de contenedores (...) en virtud de Concesión Administrativa otorgada a su favor por la Autoridad Portuaria de Valencia”;* y añade, *“[...] esta parte desea aclarar que [...]no tiene la consideración de parte en el contrato de transporte de mercancías terrestres que pueda existir entre las empresas de transporte y los expedidores o cargadores de mercancía”. “ No obstante la ausencia de relación jurídico contractual con las empresas del transporte no puede obviarse que esta Terminal presta un servicio de carga o descarga física del contenedor desde o para los camiones que acceden a la misma, eso sí, a través de una relación jurídica de carácter estrictamente extra contractual”* (folio 2016).
- 9. TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.- CV Stevedoring Company, S.A.** se constituyó en 1998 para la prestación de servicios como empresa estibadora. La terminal TCV presta sus servicios de estiba y desestiba, carga y descarga

de mercancías sobre los diversos modos de transporte, marítimos y terrestres, en los que está capacitada para operar, incluyendo buques, camiones, y transporte por ferrocarril. TCV dispone de conexión ferroviaria con la red nacional para atender las necesidades de importación o exportación en cualquier punto de la Península (Información obtenida de la página web de la entidad).

En concreto, *“la actividad exclusiva de esta parte es la explotación de una terminal portuaria de contenedores en virtud de Concesión Administrativa otorgada a su favor por la Autoridad Portuaria de Valencia”* (folio 2021).

- 10. MARÍTIMA VALENCIANA, S.A.- NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U.-** La actividad exclusiva de NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U., antes denominada Marítima Valenciana, S.A. (NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U. fue constituida por tiempo indefinido con la denominación de TERMINALES MARÍTIMAS DE SAGUNTO, S.A. en 1988. En 1999, quedaron fusionadas TERMINALES DE SAGUNTO, S.A. y MARÍTIMA VALENCIANA, S.A. mediante absorción de la segunda por la primera, adoptando la denominación MARÍTIMA VALENCIANA, S.A) es la explotación de una terminal portuaria de contenedores en virtud de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria de Valencia, llevando a cabo los servicios portuarios de manipulación de mercancías en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el transbordo de mercancías (folio 2032).
- 11. LA FEDERACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA (FVET).-** La FVET representa los intereses de más de 1.500 empresas y 20.000 profesionales del transporte valenciano. Agrupa empresas y asociaciones de subsectores como el de transporte de mercancías, mudanzas y guardamuebles, logística, grúas y otros (Información obtenida de la página web de la FVET (<http://fvvet.es/fvet/presentacion>). ELTC es uno de sus federados.

B) FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA.-

La DI describe el transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Valencia, ámbito en el que tiene lugar la conducta, en los siguientes términos:

- 12.** En la actividad del transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Valencia concurren, al menos, cuatro tipos de figuras: los transitarios (en este expediente, ATEIA-OLT VALENCIA), los consignatarios (en este expediente, la ANV), las empresas de transporte (en este expediente, las empresas asociadas a ELTC o TRANSCONVAL) y los autónomos del transporte (en este expediente, los asociados a TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA).
- 13.** Los consignatarios pueden ser de dos tipos: consignatarios de la carga -a los que se refiere el párrafo siguiente- y consignatarios de buques. Los “consignatarios de buques” actúan por cuenta del transportista marítimo o

naviero que les nombra y se encargan de realizar todos los servicios y gestiones administrativas relacionadas con la escala de los buques de dicho naviero en el puerto donde el consignatario de buques desarrolla su actividad, así como todas las gestiones relacionadas con las mercancías y/o pasajeros transportados en ellos. No es necesaria ninguna autorización administrativa para ser consignatario de buques, pero sí lo es estar dado de alta en el puerto correspondiente y cumplir con los requisitos que su Autoridad Portuaria imponga. Así, los consignatarios de buques ejecutan las fases terrestres del transporte marítimo, como la entrega y recepción de la carga, teniendo dos funciones básicas: una comercial -en contacto con transitarios y cargadores para ofrecerles los servicios de transporte de la naviera- y otra administrativa - en la que prestan servicios al buque y a la tripulación, realizando las gestiones relacionadas con la estancia de un buque en puerto, como aprovisionamiento y limpieza de las bodegas.

- 14.** Los transitarios, con frecuencia consignatarios de la carga, son las personas a cuyo nombre va dirigido un cargamento, es decir, un agente de los destinatarios de las mercancías que, en nombre de éstos, se hace cargo del cargamento, abonado el flete correspondiente. La actividad que desarrollan los transitarios es la de organizar la cadena logística en su relación con el comercio exterior, almacenistas, transportistas, despachos de aduana e intervención ante los organismos paraguayanos en representación de sus clientes los importadores y exportadores o en las mercancías en tránsito aduanero. Así, los transitarios, se encargan de resolver todos los trámites burocráticos, de contratar los seguros necesarios, de hacer un seguimiento de las mercancías y de informar puntualmente al cliente, entre otras funciones. Para el ejercicio de su actividad, es necesario estar en posesión de una autorización administrativa, la denominada “*Autorización Operador de Transporte*” o “*Autorización OT*”). (Art. 126 de la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres)
- 15.** Por ello, el contratante del servicio de transporte terrestre es generalmente un consignatario o un transitario, que pasa la orden a una empresa de transporte por carretera, que es la responsable del traslado de los productos en camiones hasta o desde el Puerto de Valencia. Estas empresas con frecuencia no disponen de flota propia de camiones o, si la tienen, no siempre es suficiente para prestar todo el volumen de servicios contratado, por lo que se suele subcontratar a los transportistas autónomos para la realización del servicio, (folios 453-455, 476 y 561 y Resolución del Consejo de la CNC en el Expte. 623/07, Transporte de Barcelona). Por lo tanto, puede decirse que con carácter general los clientes de las empresas de transporte son generalmente los propietarios de las mercancías (o en su caso, los transitarios o consignatarios), mientras que los clientes de los transportistas autónomos son las propias empresas de transporte y, ocasionalmente, clientes finales.
- 16.** Por la condición aduanera del Puerto de Valencia, también intervienen con frecuencia los agentes y comisionistas de aduanas, que realizan funciones de

intermediación entre los importadores/exportadores y la administración aduanera para la realización de los trámites necesarios para el despacho de mercancías.

17. Además, de forma general, las terminales portuarias tienen como actividad principal la prestación de servicios portuarios de manipulación de mercancías, consistentes en la carga y descarga, estiba y desestiba, tránsito marítimo y transbordo de mercancías, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
18. En el marco de esa actuación auxiliar, pueden producirse demoras y retrasos que, en caso de superar determinados parámetros objetivos, y si éstos son imputables a la terminal, existe un derecho a una indemnización a favor del transportista, regulado en la actualidad por el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM) y, anteriormente, por el artículo 22 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

C) HECHOS ACREDITADOS

Se recogen a continuación los hechos que constan como acreditados en el Informe y Propuesta de Resolución de la DI, apartado 5 del PCH y puntos 68 y 175 de la PR y en las pruebas practicadas por el Consejo:

I. HECHOS ACREDITADOS RELATIVOS A PRECIOS Y OTRAS CONDICIONES COMERCIALES

19. Entre los años 1998 y 2011, ELTC, A.I.T. [...] TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL acordaron los precios de los servicios de transporte por carretera mediante tarifarios, incluyendo la repercusión en los precios de la variación del precio del combustible, la variación del I.P.C. sobre los precios, descuentos y forma de pago así como el valor de las indemnizaciones por las paralizaciones. Dichas tarifas eran consensuadas con el resto de operadores del Puerto de Valencia.
 - **Elaboración de tarifarios**
20. Según consta en el expediente, al menos desde el año 2000 hasta el año 2008, ELTC discutió, a nivel interno, cuestiones relacionadas con las tarifas de los servicios prestados por las empresas de transporte de contenedores asociadas, tales como la situación de inestabilidad que dio lugar a la elaboración de las mismas, las modificaciones y revisiones sobre las mismas, la fecha de entrada en vigor, así como la forma de aplicarlas. Dicha información se encuentra en las Actas de la Junta Directiva y de la Asamblea General de ELTC que fueron incautadas en la inspección realizada en dicha Asociación con fecha 23 de marzo de 2011 (folio 350).

21. Ver a estos efectos las Actas de la Junta Directiva de ELTC de 8 de enero de 2008 (folio 658); 19 de diciembre de 2007 (folio 673); 3, 10 y 24 de enero y 19 de diciembre de 2006, (folios 1028, 1020, 1017 y 729 a 730 respectivamente); 1 de febrero, 13 de septiembre y 20 de diciembre de 2005 (folios 928, 781 y 907 respectivamente); Actas de la Asamblea General de ELTC de 16 julio, 2 de octubre y 18 de noviembre de 2002 (folios 878, 880 y 801); 3 de marzo de 2003 (folios 883 y 884) y 23 de junio, 3 y 29 de diciembre de 2004 (folios 898, 892 y 787) y de 15 de enero de 2007 (folio 725), y de la Asamblea Extraordinaria de ELTC de fecha 20 de febrero de 2001) (folio confidencial, 876)
22. A modo de ejemplo se recoge el texto de algunas Actas de ELTC referidas a los acuerdos sobre tarifas. Consta que ELTC distribuyó en alguna ocasión copias de tarifas de transporte a empresas ajenas a ELTC con el objeto de facilitar su implantación (folio 878 confidencial).
23. Así, en el Acta de la reunión de la Asamblea General de la Asociación ELTC de fecha 16 de julio de 2002 en la que se ha comenta, *“el punto de las tarifas que propone la comisión nombrada a tal respecto. Toma la palabra el Sr.(...) [un miembro de ELTC] indicando que se ha realizado un estudio de costos, promediando los costos reales de cinco empresas de distinto tamaño, llegando a la conclusión de que un camión parado cuesta al día 31.400 Pts. y 0.34 Euros por kilómetro. Sobre esta base, se han calculado tarifas, considerando un 15% de beneficio. Se reparte un ejemplar de las tarifas a los asistentes para que la estudien y, en otra reunión posterior se someterá a votación. Existe unanimidad en cuanto a la fecha de aplicación, el próximo 1 de Octubre”* (folio 878)
24. Y en el Acta de la reunión de la Asamblea de fecha 2 de octubre de 2002, se acuerdan las tarifas tal y como se desprende de las expresiones *“se suceden los comentarios en cuanto a la fecha de aplicación de las nuevas tarifas, y se acuerda por mayoría iniciar la aplicación en primero de noviembre. Se suscita la forma de aplicarlas y publicarlas, concluyendo en convocar una reunión con Ateia y Naviera, someterles las nuevas tarifas, y si les interesa publicar una tarifa que incluya su aumento. Se plantea, el precio para los autónomos, después de varios comentarlos por parte de los asistentes se decide someter a votación si descontar el 5% o bien el 8%. El resultado de la votación es 9 votos a favor del 8% y 8 votos a favor de 5%. Se decide convocar al resto de empresas, para anunciarles las tarifas, el próximo día 14 de octubre, a las seis de la tarde en la sala del reloj, sujeto a que dicha sala esté disponible”* (folios 880 y 881).
25. En el Acta de la Asamblea de ELTC de fecha 18 de noviembre de 2002, se recoge: *“Entrando en el punto único del orden del día, se presenta a los asociados las tarifas que acordó la directiva, que representa un aumento del 8%, con respecto a la confeccionada hace dos años, acordándose en principio aplicarla el 1 de diciembre”* (folio 801).
26. En el Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 3 de marzo de 2003 en la que al tratar sobre la tarifa de los consignatarios, surgen varias

cuestiones, como que desde la Asociación se propone “acudir a Hacienda para plantear el problema que supone que varias empresas no apliquen estas tarifas” y otro miembro de la Asociación “añade que estas tarifas deben llevar la relación de empresas que las asumen”. Además, un tercer miembro de ELTC “propone que, antes de votar la creación de la tarifa del consignatario se tenga en cuenta que, tradicionalmente, se han sacado tres tarifas.” (...) “Por tanto, y teniendo en cuenta todas las intervenciones, se propone votar la creación de tres tarifas:- la de ELTC;- la del consignatario-armador (ELTC + 17%);- tarifa inter-nos: menos un 5%; Se aprueban las tres tarifas por mayoría.” (Folios 883 a 884).

27. En la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 23 de junio de 2004 (folio 898 y 899), según consta en el punto del Acta “Ejecución de acuerdos”, el Presidente comentó que se estaban “realizando reuniones periódicas y muy asiduas para aclarar y recibir opiniones de los asociados referentes a todos los temas, y en especial al tema tarifas” (...). En el punto del Acta “Tema tarifas” constan las siguientes intervenciones: “Se comenta que si se mantiene la tarifa durante el periodo estival, se consolidará definitivamente”. (...) “El Sr. (...) comenta que Terminales del Turia contrata con camiones de Zaragoza, Toledo, Madrid, etc. y que acuerdan un precio, de tal forma que llegan incluso a saltarse al transitario” (...) “El Sr. (...) responde que se está acostumbrado a ‘sangrar’ al autónomo y que se deben olvidar estas artes si se quiere un Puerto digno y unas tarifas decentes. El Sr. (...) resume y dice que no se hacen ‘trajes a medida’, y propone una reunión con los asociados que trabajan con enganches” (...). “Que el transporte puede llegar a ser rentable si se sigue por este camino, y no se permite que los intereses de algunos rompan la unidad” (...). Asimismo, el “Presidente informa que se ha anulado la tarifa “inter-nos”, ya que el 5 % de descuento lo usaba (...) para descontárselo a los transportistas, con lo que una vez avisadas todas las partes, queda anulado dicho descuento tanto por las dos asociaciones de transportistas como por A.I.T”).
28. En el Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 3 de diciembre de 2004 se recoge que, “se ha formado una Comisión de trabajo para estudiar la propuesta de revisión de tarifas para el año 2005 que deberá aprobar en su momento la Asamblea General. Atendiendo a la preocupación que expresa D. (...) para que la difusión de las nuevas tarifas se haga con suficiente margen de tiempo y no pase como con la última revisión, los responsables de la Comisión de tarifas explican que antes de final del mes de Diciembre, sobre el día 20, debe estar clara la actualización de tarifas de ELTC y, como no empezará a aplicarse hasta el 1 de febrero del 2005, habrá más de un mes para que todos puedan tener prevista su puesta en marcha” (folio 892).
29. El Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 29 de diciembre de 2004 (folios 787 y 788) en el punto “informe sobre la revisión de precios de referencia para el transporte de contenedores en el año 2005”, a la vista de los estudios realizados “se propone a la Asamblea General la revisión

de los precios de referencia de aplicación al transporte de contenedores para el año 2005 en un 7%” (...) La Asamblea General no plantea ninguna objeción a la propuesta de revisión de precios planteada y, en consecuencia, acuerda por unanimidad que se aplique un porcentaje del 7% para la actualización de los precios del transporte de contenedores en el año 2005. Según el acuerdo de la propia Asamblea General, dicha actualización se realizará conforme a las siguientes condiciones: La revisión de precios entrará en vigor el día 1 de febrero de 2005. Los asociados comunicarán a sus clientes de inmediato, antes del 31 de diciembre de 2004, los nuevos precios, con la finalidad de que estos dispongan del plazo de un mes hasta su puesta en marcha efectiva. El detalle de los precios concretos que resulta de la aplicación de este porcentaje se incorpora a un documento adjunto a la presente acta”. Al Acta se adjuntan unas “Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2005)” (folio 792).

- 30.** Por su parte, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA participó en la elaboración de un “Observatorio de costes del Transporte de Contenedores del Puerto de Valencia” tal como consta en el Acta de la reunión de la Junta Directiva de fecha 9 de julio de 2007 (folio 1032). El “Observatorio de costes” consiste en un tarifario en el que se desglosan los precios del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia.
- 31.** En el expediente constan varios tarifarios de los servicios de transportes de contenedores para el Puerto de Valencia para los años 2000, 2002 y también para el periodo comprendido entre 2004 y 2010. Se relacionan los documentos por orden cronológico:
 - 1) Tarifario de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA en el que constaba *“La Asociación de Autónomos del Transporte de Contenedores del Puerto de Valencia, TRANSCONT, comunica a sus asociados que, a partir del día 16 de Octubre de 2000, pueden aplicar la siguiente tarifa de referencia para el transporte de contenedores en el Puerto de Valencia”* (folio 1675).
 - 2) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores 1 de noviembre de 2002”* (folios 1705 a 1706).
 - 3) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia”*. Estas tarifas entrarían en vigor durante el año 2004, (folios 1692 a 1693).
 - 4) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia”*. Estas tarifas estarían en vigor durante el año 2004 y sus valores eran ligeramente inferiores a los valores del tarifario anterior para el año 2004 (folios 1698 a 1699).
 - 5) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia”*. Estas tarifas entrarían en vigor el 1 de febrero de 2005, (folios 1690 a 1691).

- 6) *“Tarifas 2005”. “Tarifa de referencia para el transporte de contenedores en el puerto de Valencia a aplicar a partir del próximo día 1 de Febrero de 2005”*), (folios 1251 a 1252 y 1694 a 1695).
- 7) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia para el año 2005”* que se adjuntaron al Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 29 de diciembre de 2004. Estas tarifas entrarían en vigor el 1 de febrero de 2005. Son idénticas a las anteriores (folios 792 a 793).
- 8) *“Tarifas de referencia de para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2005)”*. Los valores de este tarifario difieren de los valores de los documentos anteriores para el mismo año. (folios 1696 a 1697).
- 9) Tarifarios consensuados con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y A.I.T. para el 2006. Dichos tarifarios y el resto de documentación detallaban el acuerdo al que habían llegado ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y A.I.T. sobre precios y se adjuntaron al Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 17 de enero de 2006 (folios 755 a 758).
- 10) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2006)”*. Estas tarifas entrarían en vigor el 1 de febrero de 2006. Tarifarios idénticos a los del punto anterior (folios 1700 a 1701).
- 11) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2007)”*, (folios 477 a 478).
- 12) *“Tarifas de referencia 2007”* y *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2007)”*, (distintos tarifarios para el año 2007) (folios 734 a 736).
- 13) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2008)”* (folios 474 a 476)
- 14) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2008)”*, (folios 661 a 663).
- 15) *TARIFA DE REFERENCIA PARA CONTENEDORES FRIGORÍFICOS EN CAMPAÑA 2008/2009 DE CÍTRICOS, VERDURAS O FRUTAS DESDE EL PUERTO DE VALENCIA*” (folio 1685).
- 16) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores en el Puerto de Valencia (año 2009)”*. Documento idéntico al de 2008, con la sola diferencia del valor del porcentaje aplicable al recargo del combustible (folios 471 a 473).
- 17) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2009)”*. Este tarifario es idéntico al citado en el punto anterior salvo el valor del porcentaje aplicable al recargo del combustible. (folios 1702 a 1704).

- 18) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (Año 2010) [V]”* (folios 424 a 426).
- 19) *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (año 2010) [V]”*. Este documento, a diferencia del mencionado en el punto anterior distinguía *“precio venta del transporte”*, *“precio al transportista”* y *“precio al autónomo”* (folios 1686 a 1689).
- 32.** Los tarifarios más antiguos para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia consistían en una estructura básica que con el tiempo se fue desarrollando con varios conceptos. Así, inicialmente, estos tarifarios consistían en varias partes: una primera, en la que se leía una distancia desde el Puerto de Valencia hasta un número de kilómetros asociada a un importe en euros, que iba variando con el tiempo. La segunda parte se componía de conceptos como *“traslados”* y *“paralizaciones”*, en los que se mencionaba el servicio prestado y el precio por el servicio y la última parte del tarifario consistía en varias *“observaciones”*, que detallaban algunos servicios. Con el tiempo, la segunda de las partes del tarifario se fue ampliando con otros conceptos como *“otros movimientos y servicios especiales”* y *“otros recargos”*. Como ejemplo de que esos tarifarios se iban adecuando a las circunstancias, los miembros de la Junta Directiva de ELTC confirmaron que debía *“especificarse en las tarifas de referencia el recargo del 25% aplicable en el caso de los contenedores de 45 pies (que se suprimió en el año 2005) pues este servicio sigue produciéndose, incluso se ha ampliado”* (acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 23 de enero de 2008 -folio 655-). Asimismo, consta en el expediente un tarifario de *“Precios netos TRANSCONT BARCELONA. Observatorio costes 2008”* (folios 1230 a 1231).
- 33.** Por su parte, LOGISER, la cooperativa creada por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, también dispuso de sus tarifarios, sustancialmente más bajos que los pactados por ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA para el año 2009 (folios 471 a 473) y por lo que surgió un enfrentamiento entre estas dos últimas. Ver diversos tarifarios de LOGISER que entrarían en vigor el 1 de febrero de 2009 y se revisarían el 31 de diciembre o el 31 de enero de 2010 (folios 1666 a 1667, 1668 a 1669 y 1670 a 1671).
- 34.** Aparte de elaborar sus propios tarifarios, la Junta Directiva de ELTC se planteó, en alguna ocasión, tal y como consta en el Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 3 de marzo de 2003, la *“posibilidad de confeccionar otras tarifas, las del consignatario (0,92), pero que es la Asamblea quién tiene que decidir si esto es pertinente o no. Varios asociados aprueban la creación de esta tarifa”* (folios 883 a 884)
- 35.** Las tarifas de transporte de contenedores para el Puerto de Valencia eran acordadas entre ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y la A.I.T. en reuniones que mantenían para hablar de las mismas:

- Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 17 de enero de 2006, en la que quedó constancia de la siguiente declaración: “*se informa de las sucesivas reuniones mantenidas entre todos los representantes sectoriales (ELTC, Transcont y AIT) y del acuerdo definitivo al que se ha llegado para la revisión de las tarifas de referencia correspondientes al año 2006. Dicho acuerdo sigue la orientación marcada por la propia Junta Directiva de ELTC sobre las tarifas en la reunión del pasado día 10 de enero y queda detallada en la documentación que se distribuye entre los directivos (Nota informativa, tarifas de referencia, hoja comparativa entre tarifas 2005 y 2006, y documentos oficiales sobre IPC y precio del combustible). Una copia de la mencionada documentación se incorpora de forma adjunta a esta acta*”) (folios 751).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 13 de septiembre de 2005 (folio 928).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 10 de enero de 2006, en la que quedó constancia del acuerdo “*Tras el mencionado debate, la mayoría de los directivos manifiestan su conformidad con el planteamiento realizado por la Comisión de tarifas y acuerdan trasladarlo como posición de ELTC a la reunión que se convocará con Transcont y AIT para unificar la postura del sector*” (folios 1020 a 1021).
 - Certificado de 30 de junio de 2004 de una empresa de contenedores por el que “*a partir del 1º de Julio de 2004 [dicha empresa] aplicará a todos los transportistas que trabajen para esta empresa, las tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia, aprobadas por las asociaciones E.L.T.C. y TRANSCONT*”) (folio 1266).
 - Comunicado de una empresa, de 15 de junio de 2004, informando sobre la aceptación de dicha empresa de la tarifa publicada por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC y A.I.T. (folio 1267).
- 36.** Los borradores de los comunicados que ELTC utilizaba para difundir información sobre las tarifas eran consensuados en el seno de las reuniones de su Junta Directiva (folios 653 y 673) e incluso, en enero de 2008 se propuso por los propios miembros de la Junta Directiva de ELTC que se creara “*un observatorio de costes para poder trasladar a los asociados los incrementos y desviaciones importantes en los costes de la actividad*”, resaltando la importancia de la actualización periódica de los precios, teniendo en cuenta los costes (folio 656). Una vez consensuados los comunicados, ELTC los difundía expresando su postura sobre los precios de los servicios que prestaba con el fin de facilitar su aplicación, o en su caso, presionar para que realmente se llevaran a la práctica, tanto por sus asociados como por el resto de operadores del Puerto de Valencia, como se recoge en las Actas de la Junta Directiva de ELTC de fecha 29 de enero de 2007, en la que constaba que “*Tras valorar posibles estrategias para tratar de apoyar la repercusión efectiva del 3%, finalmente se acuerda difundir un comunicado informando a través de los*

medios sobre la aplicación y aceptación general de la revisión de precios por parte de los clientes. Se considera que una información de este tipo puede contribuir a confundir y trasladar cierta presión a los transportistas, agentes y operadores que se resisten a contemplar la actualización”), (folios 708); de fecha 19 de diciembre de 2006 (folio 729); de fecha 17 de enero de 2006 (folio 751), y de fecha 29 de octubre de 2004 (folio 902).

- 37.** Durante los años 2002 a 2008, ELTC mantuvo encuentros o comunicaciones con otros operadores del Puerto de Valencia con el fin de comunicarles las tarifas, instarles a que las aplicaran o negociar la fecha de aplicación de las mismas:
- Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 8 de enero de 2008, en la que quedó constancia de la entrega por parte del Gerente de ELTC de las tarifas para 2008 a los responsables de la ANV, de ATEIA-OLT VALENCIA y del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas (folios 658).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 19 de diciembre de 2007 en la que quedó constancia de que *“de inmediato se contactará con los representantes de la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA y el Colegio de Agentes de Aduanas para darles traslado personalmente del planteamiento de revisión decidido por ELTC”* (folio 673).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 3 de diciembre de 2007 en la que *“La postura mayoritaria establecida por la Junta se considera compatible con la idea de mantener reuniones con la Asociación Naviera y con ATEIA con la finalidad de negociar y reforzar el compromiso de aplicación de los criterios y porcentajes de revisión acordados”* (folio 688).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 19 de diciembre de 2006 en la que *“el Gerente explica que finalmente se difundió el comunicado informativo acordado por la Junta Directiva, estableciendo en un 3% la revisión de precios para el año 2007 y anunciándolo a asociados, organismos portuarios (Asociación Naviera, ATEIA y Colegio de Aduanas) y prensa especializada”* (folio 729).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 17 de enero de 2006 en la que quedó constancia de que *“finalmente, en el aspecto relativo a la difusión de las nuevas tarifas de referencia, se recuerda que hay concertadas reuniones con la Asociación Naviera Valenciana y ATEIA para comunicar el contenido de la revisión, y adicionalmente se acuerda difundir el comunicado correspondiente entre los asociados y una nota informativa resumen de los criterios sobre la revisión de precios a los medios portuarios”* (folio 751).
 - Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 29 de diciembre de 2004 en la que en el punto *“Informe sobre la revisión de precios de referencia para el transporte de contenedores en el año 2005”*, se comenta que *“se han realizado sesiones de trabajo con todos los grupos relacionados*

con el sector del transporte de contenedores e igualmente se han mantenido reuniones con la Asociación Naviera y con ATEIA” (folio 787).

- Acta de la reunión de la Asamblea de ELTC de fecha 2 de octubre de 2002, en la que respecto de la aplicación de las tarifas nuevas, se concluye *“convocar una reunión con Ateia y Naviera, someterles las nuevas tarifas, y si les interesa publicar una tarifa que incluya su aumento”* (folios 880 a 881).
- Acta de la reunión de la Asamblea General de 3 de marzo de 2003, en la que *“se aprueba enviar las tarifas del consignatario a ATEIA, la Asociación Naviera y el Colegio de Agentes de Aduanas”* (folio 884).
- Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 7 de abril de 2003 en la que *“el Presidente informa de que se ha enviado, tal y como se acordó, una carta a ATEIA, a la Asociación Naviera y al Colegio de Agentes de Aduanas, instando a que comuniquen a sus asociados la necesidad de subir los precios a los transportistas”* (folios 887 a 888).
- Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 23 de junio de 2004, en la que el Presidente *“continúa haciendo referencia a la reunión mantenida con la Asociación Naviera Valenciana el día 15 de junio de 2004, al haber recibido una llamada de (...). En esta reunión, la A.N.V. propuso que las nuevas tarifas fueran de aplicación a partir del día 1 de septiembre, a lo que E.L.T.C. se negó rotundamente”* (folio 898).

- 38.** Respecto a la difusión de las tarifas del transporte de contenedores por parte de ELTC al resto de operadores en el Puerto de Valencia, el Gerente recordó en una ocasión, tal como consta en el Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC, de fecha 19 de diciembre de 2007, *“los riesgos a los que está sometido el anuncio y la difusión de tarifas de referencia o la simple recomendación de porcentajes de revisión de precios, según actuaciones recientes de la Comisión Nacional de la Competencia (anterior Tribunal de Defensa de la Competencia)”*, (folio 673).
- 39.** Asimismo, entre los años 2003 a 2008, ELTC controló que sus empresas asociadas así como el resto de operadores del Puerto aplicasen las tarifas y debatió sobre la dificultad de la aplicación de las tarifas o el incumplimiento por parte de los demás operadores del Puerto de Valencia. Ver contenido de distintas Actas de ELTC: Actas de la Junta Directiva de 23 de enero de 2008; 29 de enero de 2007; 16 de enero de 2007 (folios 652 a 653; 708 y 714 respectivamente); Actas de la Asamblea General 3 de marzo de 2003 y 7 de abril de 2003 (folios 884 y 887); Acta de la reunión de la Asamblea General de fecha 31 de marzo de 2003, en la que *“Después de un largo debate con diferentes intervenciones, se llega a la conclusión de que la mayoría de asociados no ha presentado las tarifas a sus clientes, así como que hay una larga relación de transitarias y consignatarias que no las quieren pagar. Se acuerda enviar una carta al Colegio de Agentes de Aduanas, a ATEIA y a la Naviera, recomendándoles que insten a sus asociados a que las paguen por el*

bien social del Puerto". Esa carta se envió, tal y como quedó recogida en el Acta de la Asamblea General de fecha 7 de abril de 2003 (folio 887), (folio 890). Acta de la Asamblea General de fecha 23 de junio de 2004, en la que en el punto del Acta "Ejecución de acuerdos" "D. (...) señala que debemos estar contentos, pues nadie ha denunciado el incumplimiento de las tarifas", (folio 899); Acta de Junta Directiva de fecha 21 de junio de 2005) (folio, 945 a 946); Acta de la Junta Directiva de fecha 26 de abril de 2005: ELTC debatió varias alternativas para encontrar una solución ante el incumplimiento de las tarifas por parte de los autónomos y se propuso reactivar la comisión de tarifas para que planteara acciones con el fin de mejorar el nivel de cumplimiento de las tarifas, (folio 958); Acta de la Junta Directiva de fecha 8 de febrero de 2005 en la que se realizó una valoración de un comunicado de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA relativo a la entrada en vigor de las tarifas para el año 2005, (folio 967) y Actas de la Junta Directiva de fecha 8 y 14 de marzo de 2006, (folios 998 a 999 y 994).

40. En el año 2003, la Asamblea General de ELTC se planteó la creación de una comisión de seguimiento y vio necesario llegar a un acuerdo con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA para ejercer un control sobre el cumplimiento de las tarifas (folio 884). Ese incumplimiento de tarifas podía reflejarse en descuentos que realizaban los asociados de ELTC o los autónomos a otros operadores del Puerto, por lo que a juicio de ELTC, suponía un incumplimiento del acuerdo entre ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA sobre precios, motivo por el cual estas Asociaciones decidieron reunirse para tratar conjuntamente este asunto de incumplimiento de tarifas de transporte como queda recogido en las Actas de la Junta Directiva de fecha 27 de febrero de 2007; 31 de mayo de 2005, 24 de mayo de 2005 y 26 de abril de 2005 (folios 698; 949 ;953 a 954 y 958), o la revisión de las mismas, en el comunicado de 17 de enero de 2006 de ELTC dirigido a sus asociados, "*sobre la revisión de precios de referencia del transporte de contenedores para el año 2006 (Transportistas Terrestres del Puerto de Valencia)*", y en el Comunicado de 18 de enero de 2006 sobre, "*Revisión de las tarifas de referencia para el año 2006. Información complementaria*" (folios 865 a 866 y 868). Asimismo, ELTC se reunió con TRANSCONVAL y con la Asociación Independiente de Transportistas (A.I.T.) para tratar sobre la revisión de los precios del transporte en la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 31 de diciembre de 2006, (folios 969 a 970) y en la de 3 de diciembre de 2007, en la que se hizo referencia a la revisión de los precios de transporte para el año 2008 (folios 687 a 688).
- **Repercusión en los precios de la variación del IPC.**
41. ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA acordaron repercutir sobre los precios de transporte de contenedores la variación del IPC.

42. Entre los años 2004 a 2008, ELTC decidió que, en el momento de actualizar las tarifas del transporte de contenedores, repercutiría sobre los precios de las tarifas la variación del IPC, ver las Actas de las reuniones de ELTC:
- Acta de la Asamblea General de fecha 29 de diciembre de 2004 en la que en el punto, *“Informe sobre la revisión de precios de referencia para el transporte de contenedores en el año 2005”*, se justifica la revisión de los precios alegando que, *“este porcentaje es consecuencia de diversos factores que obligan a actualizar los precios más allá del IPC del 2004, que sería la revisión a aplicar en condiciones normales. Para el año 2005, además del IPC que está sobre el 3,5%, (...)”*, (folio 787).
 - Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 13 de septiembre de 2005 según la cual, *“para la mayoría de los directivos, salvo que surjan otros motivos, normalmente la decisión de revisión de precios debería aplicarse en febrero, tal como se prevé en las tarifas, aplicando acumuladamente la repercusión del combustible y el IPC”*, (folio 928).
 - Acta de la Junta Directiva 3 de octubre y de 20 de diciembre de 2005, en la que se trató repercutir el I.P.C. para el año 2006, (folios 772 y 907).
 - Documento denominado *“Propuesta de revisión de los precios de referencia para el servicio de transporte de contenedores del Puerto de Valencia aplicables con efectos 01 de febrero de 2006”*, (folio 1024).
 - Actas de la Junta Directiva de 3 y 10 de enero, 28 de noviembre y 5 de diciembre de 2006, (folios 1028, 1020, 746 y 740).
 - Acta de la Junta Directiva de 19 de diciembre de 2006, en la que se propuso la actualización de las tarifas para el año 2007, (folios 730).
43. Una vez publicados los datos oficiales sobre el incremento del IPC por el Instituto Nacional de Estadística, los miembros de la Junta de ELTC debatían sobre la repercusión en los precios de la variación del IPC y sobre las distintas alternativas para su aplicación y verificaban que el incremento de los precios de los servicios que ofrecían sus asociados estaba justificado por los datos oficiales, tal y como consta en el Acta de la Junta Directiva de ELTC de fecha 23 de enero de 2008, (folio 652) y también Actas de 8 de enero de 2008 (folio 658); de 19 de diciembre de 2007 (folio 673); de 27 de noviembre de 2007 (folios 690 a 691); de 16 de enero de 2007 (folio 713) y de 28 de noviembre de 2006 (folio 746). Las decisiones sobre esta repercusión eran aprobadas por la Asamblea General de ELTC, Acta de la Asamblea General de 12 de diciembre de 2007 (folios 684 a 685).
44. En diversas ocasiones, ELTC difundió a través de comunicados o notas de prensa, dirigidos a sus asociados y, en su caso a ATEIA-OLT VALENCIA, a la ANV, así como al Colegio de Agentes de Aduanas, la decisión de repercutir sobre los precios del transporte los aumentos que constituían los costos de sus empresas, entre ellos el incremento del IPC, acta de la Junta Directiva de fecha

27 de noviembre de 2007 (folios 691), comunicado de ELTC por el que se comunicó una revisión del 3% sobre sus precios a partir del 1 de febrero de 2007, como consecuencia de la repercusión del IPC (folio 744), nota de prensa de ELTC, por la que se comunicó la repercusión del I.P.C. de 1999 sobre los precios dirigidos a sus clientes para el siguiente ejercicio (folio 802), comunicado de 17 de enero de 2006 sobre *“Nota informativa sobre la revisión de precios de referencia del transporte de contenedores para el año 2006 (Transportistas Terrestres del Puerto de Valencia)”* que se notificaría en esa misma fecha a la ANV y a ATEIA-OLT VALENCIA, (folios 865 a 866) y comunicado de 13 de diciembre de 2006 sobre *“Actualización de las tarifas de referencia para el año 2007”* (folio 870). A título de ejemplo, la *“nota informativa”* de ELTC de fecha 18 de diciembre de 2008 en la que se comunicó que, *“pese a que los datos de IPC cerrados a 30.11.08 han supuesto un 2,7% de incremento en el ‘Índice General Sin productos energéticos’,”* y que las tarifas de las empresas transportistas vienen estableciendo la repercusión automática del IPC para cada nuevo ejercicio, sin embargo, dadas las condiciones generales de la actividad, la coyuntura económica que viene afectando gravemente a los niveles de trabajo y la situación tan agresiva en la comercialización a la que se ve sometido el sector, las empresas transportistas consideran que lo más razonable es tratar de defender los niveles de precios que fueron *“establecidos para su vigencia durante el año 2008 (...)”* (folios 432 a 433). El contenido de los comunicados sobre este tipo de repercusión solían consensuarse por los miembros de la Junta Directiva de ELTC (folios 687 a 688).

45. En concreto, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC acordaron la repercusión en los precios del transporte de contenedores del incremento del IPC para los años 2006 y 2007 (folios 865 a 870).
46. A su vez, ELTC conocía los comunicados de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA dirigidos a sus asociados, *“recomendando a sus asociados la aplicación de la revisión de precios en función del IPC”*, para así poder controlar el cumplimiento de los acuerdos sobre este tipo de repercusión por otros operadores del Puerto de Valencia. Acta de la Junta Directiva de ELTC de fecha 13 de febrero de 2007 (folio 703).
 - **Repercusión en los precios de la variación del precio del gasoil.**
47. En relación con la elaboración de tarifas de transportes de contenedores, entre los años 2005 y 2006, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA acordaron repercutir, sobre el precio del transporte, la variación del precio del gasoil.
48. Al menos desde el año 2004 hasta el año 2007, ELTC comentó en las reuniones de sus órganos directivos las sucesivas variaciones del precio del gasóleo y las justificaciones para implantar la denominada cláusula del *“recargo por combustible”*, Acta de la Junta Directiva de 19 de diciembre de 2006, en la que se trató sobre la actualización de las tarifas de referencia para el año 2007

(folios 730); Acta de la reunión de la Junta Directiva de fecha 3 de octubre de 2005, (folios 772 a 773); Acta de la reunión de la Asamblea General de 29 de diciembre de 2004, en la que en el punto *“Informe sobre la revisión de precios de referencia para el transporte de contenedores en el año 2005”*, se justifica la revisión de los precios alegando que *“Para el año 2005, además (...), hay que contemplar los sucesivos aumentos del precio del gasóleo que se han producido desde el 15.06.04, que representan un incremento del 2,1%, (...) y el encarecimiento del precio del gasoil por el refinado especial del azufre en los combustibles derivados del petróleo (1%)”*, (folios 787 a 788); Acta de la Junta Directiva de 6 de septiembre y 20 de diciembre de 2005, en la que se trató la cuestión de la repercusión del canon de combustible para el año 2006, (folio 933 a 934 y 907); Acta de la Junta Directiva de 3 de enero de 2006, 10 de enero de 2006 y 25 de abril de 2006 (folios 1028, 1020 y 983).

49. A tal efecto, en ocasiones, ELTC tuvo presente algún gráfico sobre precios de gasóleo. Anexo al Acta de la Junta Directiva de fecha 26 de abril de 2005 (folio 965). La postura sobre la revisión de precios del transporte en función de la variación del precio del combustible se solía consensuar en el seno de la Junta Directiva de ELTC antes de difundirse, o antes de reunirse con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y A.I.T (A.I.T. es una Asociación Independiente de Transportistas), tal y como consta en el Acta de la reunión de la Junta Directiva de fecha 13 de septiembre de 2005, según las expresiones *“Para la mayoría de los directivos, salvo que surjan otros motivos, normalmente la decisión de revisión de precios debería aplicarse en febrero, tal como se prevé en las tarifas, aplicando acumuladamente la repercusión del combustible y el IPC. Además, el Presidente informa que para esa misma tarde se ha convocado a ELTC a una reunión sobre tarifas con Transcont y AIT”* (folio 928).
50. ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y A.I.T. mantuvieron reuniones en las que acordaron aplicar el recargo por combustible. Ver comunicados de ELTC a sus asociados por los que se difundía la repercusión de la variación del precio del combustible sobre el precio del transporte para el año 2006 (folios 865 a 869). A título de ejemplo, lo dispuesto en el Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 20 de septiembre de 2005, que hace constar la siguiente afirmación: *“Se da cuenta de la reunión mantenida el día anterior por los representantes de ELTC (D. (...) y D. (...) y D. (...) con la representación de las organizaciones AIT y TRANSCONT. En ella se confirmó definitivamente el acuerdo sectorial consistente en la aplicación de un recargo del 7% para compensar los incrementos que se han venido produciendo en los precios del combustible. Esta repercusión no se efectuaría modificando las tarifas, sino aplicando el mencionado porcentaje del 7% a la suma de los distintos conceptos facturados conforme las tarifas vigentes en año el 2005. El recargo no se aplicaría sobre aquellos conceptos de las tarifas en los que el combustible no repercute de manera directa. Finalmente se ha considerado que esta medida deberá ponerse en marcha en el plazo de 30 días”*, (folios 777 a 778). En ocasiones, las Asociaciones se ponían de acuerdo para difundir el

mismo comunicado. Ver Comunicación de ELTC a sus asociados de fecha 17 de enero de 2006 (folios 865 a 866).

51. Las decisiones sobre esta repercusión en el precio del transporte eran aprobadas por la Asamblea General de ELTC, Acta de la Asamblea General de ELTC de 12 de diciembre de 2007, (folios 684 a 685) y consensuadas con el sector, Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 6 de septiembre de 2005 en la que se acordó: *“iniciar conversaciones con todo el sector para consensuar las posturas y, al mismo tiempo, comenzar ya a analizar en profundidad todos los aspectos relativos a la revisión de tarifas, para estar perfectamente preparados de cara a final de año y a la actualización que deberá realizarse, en principio, con efectos 01.02.06”* (folio 934).
52. En algunas ocasiones, los directivos de ELTC ratificaron la idea de consolidar la cláusula del canon de combustible y la necesidad de mantener *“el rigor y la seriedad en el tratamiento del tema del recargo independientemente de la situación de inestabilidad en el mercado o las posibles negociaciones entre transportistas y clientes”*, Acta de Junta Directiva de 11 de octubre de 2005 (folio 762). En cualquier caso, ELTC seguía la evolución del cumplimiento de este recargo como se ve en el Acta de la Junta Directiva de 25 de octubre de 2005 (folio 923).
53. Entre los años 2004 y 2007, ELTC difundió comunicados dirigidos a sus asociados, y en su caso a ATEIA-OLT VALENCIA y a la ANV, a través de los cuales trasladaba, entre otros, datos como el hecho en sí de la repercusión en el precio de la variación de gasoil, el valor inicial del recargo, la fecha de aplicación de esa repercusión, las sucesivas revisiones del valor del recargo, el cálculo del valor a repercutir en las revisiones, los valores aplicados en el valor inicial. (Ver Actas de 20 de septiembre de 2005 y de 3 de diciembre de 2007, (folios 778 y 687 a 688)); Nota de prensa de ELTC por el que se comunicó la repercusión del precio del carburante sobre los precios dirigidos a sus clientes para el ejercicio siguiente a 1999 (folio 802); comunicado de ELTC de 17 de enero de 2006 informando sobre *“la revisión de precios de referencia del transporte de contenedores para el año 2006 (Transportistas Terrestres del Puerto de Valencia)”*, siendo notificada a ATEIA-OLT VALENCIA y a la ANV en la misma fecha), (865 a 866); y Actas de 29 de octubre de 2004 y 6 y 13 de septiembre de 2005 (folios, 902, 934 y 928).
54. Según el Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 13 de septiembre de 2005, el Comité Ejecutivo de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), se reunió el 7 de septiembre de 2005 para tratar sobre el tema de la repercusión del aumento del coste del gasoil en los precios, proponiendo un incremento del 7% y la aplicación de una cláusula de revisión trimestral en función de los aumentos o decrementos del precio del combustible. A dicha reunión asistió el Presidente de ELTC (folios 929 a 930 confidenciales).

55. Además, en distintas Actas de las reuniones de la Junta Directiva de ELTC se discutía sobre si reunirse o no con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y con TRANSCONVAL para tratar el asunto del recargo por combustible y consensuar posturas al respecto. Ver Actas de la Junta Directiva de ELTC de 6 de septiembre de 2005 (folio 934) y de fecha 23 de enero de 2008, en la que se trató sobre precios, censo o exclusividad en la colaboración con los autónomos de TRANSCONT, a cambio del compromiso de no comercialización, pero la condición es que fuesen asumidos por todos los colectivos que formaban parte del sector, [...] y TRANSCONVAL también (folio 653).
 56. En agosto de 2007, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA remitió una comunicación con un cuestionario a sus asociados. Dicho cuestionario serviría para elaborar un estudio de costes por la Fundación Valenciaport para el mes de enero de 2008 (folios 1225 a 1229). La Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport (Fundación Valenciaport), surgió como un instrumento al servicio de la proyección de la Comunidad Logístico-Portuaria constituyéndose en un núcleo de investigación, formación y cooperación con criterios de excelencia. La Fundación Valenciaport fue una iniciativa de la Autoridad Portuaria de Valencia, a la que se sumaron asociaciones, empresas e instituciones. El Presidente, el Director General, el Subdirector Comercial, Estrategia y Desarrollo Corporativo, así como el Subdirector de Servicios Portuarios Generales y Desarrollo Sostenible de la APV forman parte del Patronato de la Fundación Valenciaport. Fuente: página web de la APV y de la Fundación Valenciaport, (<http://www.fundacion.valenciaport.com/>).
 57. Constan en distintas Actas de las reuniones de los órganos directivos de ELTC que esta Asociación mantenía contactos con distintas asociaciones de transporte de contenedores de Madrid y de Barcelona para conocer la actuación de éstas en el tema de la repercusión de la variación del precio del combustible sobre el precio del transporte. Ver Acta de la Junta Directiva de ELTC de 26 de agosto de 2008 (folio 623).
 58. En agosto de 2008, reunión del día 26, los miembros de la Junta Directiva de ELTC sugirieron actualizar el estudio de costes del sector realizado en 2005 por la Fundación Valenciaport (folio 626 confidencial).
- **Relaciones con las terminales**
59. Una de las actividades realizadas por los transportistas de contenedores implica entrar en las terminales de los Puertos y esperar a que otro operador cargue o descargue los contenedores. La entrada a las terminales o la salida de las mismas, puede acarrear colas y ello conlleva un retraso en la actividad del transportista más allá de lo estipulado por la legislación sectorial. Por ese motivo, desde 1998 hasta enero de 2012, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TRANSCONVAL, la APV, la ANV, TERMINALES DEL TURIA, S.A., (disuelta desde julio de 2011, folio 2010), TCV STEVEDORING COMPANY, S.A., MARÍTIMA VALENCIANA, S.A. y su sucesora, NOATUM

PORTS VALENCIANA, S.A.U. y MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., firmaron acuerdos para fijar el valor de las indemnizaciones por esos retrasos, denominadas “*penalizaciones por paralizaciones*”, así como las actualizaciones de esos valores.

- 60.** A nivel interno, entre los años 2001 a 2009, ELTC discutió sobre la cuestión de las penalizaciones por las paralizaciones, desde los problemas que se daban entre las terminales y los transportistas hasta las revisiones de los acuerdos firmados. Ver Actas de la Junta Directiva de ELTC de 3 de marzo de 2009; 26 de abril, 24 y 31 de mayo, 12 de julio y 13 de septiembre; 14 de marzo, 25 de abril y 9 de mayo de 2006, (folios 611, 956 a 957, 952 a 953, 949, 938, 927, 992 a 993, 981 a 982 y 973 a 975, respectivamente); Acta de la Asamblea General de 12 de diciembre de 2007, en la que se hacía referencia a que uno de los acuerdos de 2004 (con TCV) permitía pedir el importe de las paralizaciones (folio 680 a 681 confidenciales); Actas de la Asamblea General de ELTC de 15 de enero de 2007, 3 de octubre de 2005, 16 de julio de 2002 y 20 de febrero de 2001, (folios 727, 768, 877 y 876 respectivamente confidencial), y Acta de una reunión de 2 de septiembre de 2003 entre TCV, ELTC, la APV, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, VPI, Marca de Garantía que se adjuntó al Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 9 de septiembre de 2003 (folios 798 a 799 y 1202 a 1203). Consta asimismo en el expediente un documento de mayo de 2006 cuyo título es: “*Cuestiones a determinar para la aplicación de los nuevos criterios previstos en los acuerdos sobre demoras y paralizaciones en las Terminales de Contenedores*”, y que recogió las cuestiones generales de las penalizaciones por las paralizaciones así como notas específicas de los acuerdos con determinadas terminales del Puerto de Valencia y planteamientos respecto de la situación (folios 978 a 979).
- 61.** Asimismo, durante los años 2007 y 2008, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA discutió a nivel interno distintas cuestiones sobre las penalizaciones por las paralizaciones. Ver Acta de la Junta Directiva de 3 de septiembre de 2007 y de 7 de julio de 2008 (folios 1039 y 1068 confidencial).
- 62.** ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA mantuvieron algún contacto con el fin de preparar los acuerdos que posteriormente firmarían de manera conjunta con las terminales del Puerto de Valencia con el fin de fijar un importe como compensación por el tiempo que los transportistas hubieran estado parados en exceso (Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 29 de enero de 2007), (folio 710).
- 63.** Constan en el expediente distintos acuerdos entre, por un lado, varias terminales de carga y descarga del Puerto de Valencia, como Terminales del Turia, S.A., Marítima Valenciana, S.A., Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A. y TCV Stevedoring Company, S.A. y, por otro, las asociaciones de transportistas TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC y A.I.T., y otros miembros de la comunidad logística del Puerto de

Valencia, como la ANV y la APV. El primer acuerdo sobre el importe de las penalizaciones por las paralizaciones que consta en el expediente data de 22 de diciembre de 1998, entre, por un lado, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y, por otro, Marítima Valenciana, S.A., (folios 1198 a 1199).

64. El 18 de febrero de 2004, se reunieron ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TCV Stevedoring Company, S.A., la ANV y la APV y firmaron un acuerdo con el fin de crear un nuevo escenario e implantar una fórmula de indemnizaciones, bajo la premisa del cumplimiento de la LOTT. Crean una comisión de seguimiento para garantizar el cumplimiento, (folios 859 y 1204).
65. El 10 de mayo de 2004, se volvieron a reunir ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TCV Stevedoring Company S.A., la ANV y la APV y se incorporó la A.I.T. para firmar otro acuerdo denominado *“Acuerdo de normalización de las operaciones del transporte terrestre”*, (folios 855 a 858 y 1157 a 1160).
66. El 28 de marzo de 2005, Terminales del Turia, S.A., por un lado, y ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA por otro, firmaron el *“Acuerdo sobre Paralizaciones Terminales del Turia-ELTC/TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA”* (folios 963 a 964).
67. El 28 de marzo de 2006, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, por un lado y Marítima Valenciana, S.A., por otro, firmaron el *“Acuerdo sobre paralizaciones Marítima Valenciana/Transporte Terrestre”* por el que esta terminal se adhirió al Acuerdo de normalización de las operaciones del transporte terrestre firmado el 10 de mayo de 2004, (folios 849 a 851 y 1200 a 1201).
68. El 8 de febrero de 2007, Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A., por un lado, y ELTC, y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, por otro, junto con la APV, firmaron el *“Acuerdo de los servicios de recepción y entrega”*, (folios 852 a 854 y 1216 a 1218).
69. La actualización del importe de la penalización por la paralización se realizó mediante acuerdo o correo electrónico. Así, Noatum Ports Valenciana, S.A.U., a través de distintos correos electrónicos comunicó a varias asociaciones de transportistas la actualización de las indemnizaciones en distintas fechas, a saber, el 29 de enero de 2007, el 30 de enero de 2008, el 10 de febrero de 2009, el 8 de marzo de 2010, el 10 de febrero de 2011 y el 27 de enero de 2012, en el que comunica a ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL *“el incremento de las tarifas de las paralizaciones que se generen a partir del 1 de enero de 2012”* (folios 2040 y 2208 a 2223). De la misma manera, el 9 de febrero de 2011, Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A. dirigió un correo electrónico a TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA por el que solicitó la confirmación de la actualización del importe de la penalización (folio 1212) y el 10 de marzo de 2011, TCV Stevedoring Company, S.A. por un lado, y ELTC y TRANSCONT

COMUNIDAD VALENCIANA, por otro, firmaron el acuerdo “*Actualización paralizaciones*” (folios 845 y 1213). Además, las distintas terminales confirmaron la firma de dichos acuerdos y aportaron datos de los años anteriores a 2012, confirmando que desde la firma de esos acuerdos, estas partes habían satisfecho las reclamaciones presentadas por las empresas transportistas o los transportistas autónomos, que en general y en términos relativos calificaron de mínimas (folios 2017, Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A., 2022 TCV Stevedoring Company, S.A., y 2033 Noatum Ports Valenciana, S.A.U.).

70. En ocasiones, cuando alguna de las terminales no aceptaba las condiciones planteadas por las asociaciones de transportistas respecto a las paralizaciones, éstas acordaban cesar la actividad del transporte de contenedores en dicha terminal. Ver comunicado de 28 de abril de 2004 informando sobre el cese de la actividad de ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA en la terminal TCV, y Comunicación de 27 de enero de 2005 de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA informando sobre el cese de actividad en la terminal “*TERMINALES DEL TURIA, S.A. por incumplimiento de acuerdos*” (folios 1214 y 1220). Los problemas se solían solucionar al retomar los acuerdos entre las partes. Acuerdo de 28 enero de 2005 entre ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TERMINALES DEL TURIA, S.A. mediante el cual, para resolver los problemas, TERMINALES DEL TURIA, S.A. se comprometió a adherirse a las condiciones sobre paralizaciones aplicables en otras terminales y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA se comprometió a restablecer la actividad en dicha terminal, (folio 1219).
71. Para los casos de conflicto o incumplimiento de los distintos acuerdos entre, por un lado, las terminales y, por otro, las asociaciones de transportistas, se estableció un sistema de arbitraje. Así se creó el Órgano de Resolución de Diferencias (ORD), que es el que dirimía en caso de conflictos entre las partes sobre el “*Acuerdo de normalización de las operaciones del transporte terrestre*”, firmado el 10 de mayo de 2004. Consta en el expediente una resolución de fecha 23 de octubre de 2008 ante una reclamación de ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 861 a 864), así como la preparación de la reclamación, (folio 629, Acta de la Junta Directiva de ELTC de fecha 7 de julio de 2008).
72. Consta en el expediente un documento de ELTC no fechado denominado “*Acuerdos sobre penalizaciones por paralizaciones en las terminales de contenedores del Puerto de Valencia. Condiciones básicas*” en el que se refleja un resumen de los datos de los acuerdos sobre penalizaciones por paralizaciones firmados entre ELTC y las distintas terminales del Puerto de Valencia, (folios 479 y 480).

- **Otras condiciones comerciales: descuentos y facturación**

73. Durante los años 2004 a 2006, además de fijar los precios, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA acordaron fijar sobre los precios condiciones comerciales tales como los descuentos.
74. ELTC intentó en alguna ocasión uniformizar las condiciones con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA para evitar que determinadas empresas, al no contar con las mismas condiciones *“podrían buscarse otras alternativas”*, (folio 967, Acta de la Junta Directiva de 8 de febrero de 2005). En otra ocasión, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA acordaron *“la actualización de los tramos de facturación del autónomo para la determinación del nivel de descuento en función de los incrementos de tarifas del 2005 (7%) y del 2006 (7%). Los tramos quedarían de la siguiente forma: el 8% hasta una facturación de 6.800 euros, el 10% hasta 8.900 y el 12% hasta 11.400. Sin embargo, aunque sobre la mesa se ha planteado la unificación de los descuentos, estableciendo un único porcentaje de carácter fijo, no hay acuerdo sobre el nivel en que deberían quedar unificados. Las empresas proponen el 12% y Transcont el 10%.”* (folio, 751 Acta de la Junta Directiva de ELTC de 17 de enero de 2006); (folio 899, Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de 23 de junio de 2004); (folio 1009, Acta de la Junta Directiva de ELTC de 14 de febrero de 2006), y (folio 1013, Acta de la Junta Directiva de ELTC de 31 de enero de 2006).
75. Consta en el expediente un convenio de colaboración de 30 de mayo de 2005, firmado entre TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSMETA, S.L. por el que acordaron la forma de facturación de los transportistas autónomos de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA que prestaban sus servicios a TRANSMETA, S.L., así como los descuentos que se les podría aplicar. Asimismo, en dicho convenio se hacía referencia a la *“tarifa de referencia actual”*, (folios 1262 a 1264).

II. HECHOS ACREDITADOS RELATIVOS A CONTINGENTACIÓN DE FLOTAS Y REPARTO DE TRABAJO

76. ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, durante el periodo comprendido entre 2002 a 2008, distribuyeron adhesivos identificativos para distinguir los camiones de sus respectivos asociados de los de otras asociaciones. Esos distintivos, que podían consistir en números o colores tenían la finalidad de facilitar la creación de censos por parte de cada Asociación y permitir llevar un control sobre el número de camiones de los asociados, asegurándose de que sólo estos camiones identificados operaran en el Puerto de Valencia. ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL acordaron mantener el número de camiones de las flotas de sus asociados, impidiendo el crecimiento de las mismas. En este apartado se describen, además, los hechos relacionados con decisiones de las asociaciones de transportistas de contenedores sobre cómo repartirse el trabajo entre los miembros, así como acuerdos o convenios entre las

asociaciones de empresas de transportistas y las asociaciones de autónomos para repartirse el trabajo de transporte de contenedores.

77. Desde el año 2002 hasta el año 2008, tanto en las reuniones de la Asamblea General como en la Junta Directiva de ELTC, la Asociación llevó un control sobre el número de empresas asociadas a ELTC y los camiones que estas empresas tenían y, discutió sobre la admisión de empresas a ELTC o la cesión de los distintivos entre empresas asociadas, como consta en las Actas de la Junta Directiva de ELTC de fechas 27 de noviembre de 2007; 5 de diciembre de 2006; 17 de enero de 2006; 29 de octubre de 2004; 2 de noviembre de 2005; 9 de mayo de 2006, y en el Acta de la reunión de la Asamblea General de 18 de noviembre de 2002 (folios 691 a 692; 740 a 742; 751 a 752; 901 y 902 confidenciales; 920; 976, y 801 confidencial).

Asimismo, la Asociación llevaba a cabo reuniones en las que se revisaba la documentación de los vehículos. Ver actas de la Junta Directiva de ELTC de 23 de enero de 2008; 13 de febrero de 2007, y 26 de abril de 2005 (folios 654; 703 a 704, y 959). Así en el año 2002, ELTC distribuyó adhesivos para sus asociados con el fin de iniciar un proceso de recuento y control de los camiones de cada empresa (folios 801 confidencial, Acta de la Asamblea General de ELTC de fecha 18 de noviembre de 2002), controlando el uso o no de los adhesivos por parte de sus asociados o de los asociados de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, como consta en las actas de la Junta Directiva de 20 de diciembre de 2005; 8 de noviembre de 2005; 4 de abril de 2006; 10 de enero de 2006, y 3 de enero de 2006, (folios 907; 916; 986; 1019 1027), llegando a afirmar un miembro de ELTC que *“sin un censo no habrá tarifas”* y que *“hasta que no se cierre el censo no se va a poder hacer efectiva la subida de la tarifa”* (folios 887 y 888, acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 7 de abril de 2003).

78. Asimismo, la Junta Directiva de ELTC era la que debatía y daba el visto bueno para que las empresas asociadas a ELTC pudieran ampliar su flota mediante la compra de vehículos de otra empresa asociada, quien decidía en qué momento se implantaban los procesos de ampliación de flotas de camiones de los asociados, estableciendo para ello los criterios oportunos y proponiendo distintas alternativas. Las decisiones de la Junta Directiva, (ver Actas de 27 de febrero de 2007; 29 de enero de 2007; 16 de enero de 2007; 19 de diciembre de 2006; 28 de noviembre de 2006; 13 de septiembre de 2005; 12 de julio de 2005; 21 de junio de 2005; 31 de octubre de 2006; 21 de febrero de 2006, -folios 699; 708 a 709; 711; 730 a 731; 747 a 748; 930 confidencial; 939; 945; 970 a 971; 1002 a 1003-), eran ratificadas por la Asamblea General de la Asociación (actas de las reuniones de 12 de diciembre de 2007; 15 de enero de 2007; 23 de junio de 2004) (folios 683 a 684; 723 a 725; 899). Por lo que se refiere a los censos, la Junta Directiva de ELTC acordaba que los vehículos y sus correspondientes números sólo podían estar en una única Asociación, por lo que se debía optar entre ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, según la preferencia, dando de baja los vehículos en una de las Asociaciones

que el interesado eligiese (folio 939, acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 12 de julio de 2005).

- 79.** En el año 2003, ELTC sugirió, a nivel interno, la creación de una comisión para estudiar el hecho de que varias empresas de ELTC estuvieran solicitando trabajadores autónomos (folio 796 confidencial, Acta de la Asamblea General de ELTC de 9 de septiembre de 2003).
- 80.** En diciembre de 2004, ELTC suscribió un acuerdo con la Asociación de Transportistas Portuarios Europeos (ATPE) para asegurar un cierto equilibrio entre oferta y demanda de transporte (acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de 3 de diciembre de 2004, folio 896). Según las Actas de ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ATPE se disolvió en el último trimestre de 2009 y, parte de los miembros se integraron en ELTC y, parte en TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (Acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 3 de septiembre de 2009, folios 591 confidencial, y acta de la reunión de la Asamblea General de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA de fecha 19 de septiembre de 2009, folio 1126 confidencial).
- 81.** A nivel interno, entre los años 2005 y 2006, ELTC debatió sobre el incumplimiento por parte de sus miembros de las decisiones de la Asociación sobre los distintivos. El problema que se planteó fue que algunos miembros de la Asociación se estaban manteniendo al margen de los acuerdos generales sobre el censo (ver actas de la Junta Directiva de 17 de enero y 14 de marzo de 2006; y de 25 de octubre, 24 de mayo y 31 de mayo de 2005; folios 751 a 752; 993 a 994, 924, 954, y 949 a 950).
- 82.** ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL se reunieron en distintas ocasiones, en 2006, para tratar sobre la cuestión de los censos de las distintas asociaciones e iniciar distintos procesos ampliación o restricción de flotas de camiones de sus asociados (acta de la Junta Directiva de 31 de octubre y 28 de noviembre de 2006, folios 969 a 970 y 746).
- 83.** Por otro lado, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y A.I.T. acordaron, el 27 de enero de 2005, crear un censo global que reuniera los vehículos de las tres Asociaciones, numerar los vehículos de las tres asociaciones y formar una mesa tripartita para velar por el funcionamiento de dicho censo (folio 1139). En febrero de 2005, ELTC adoptó un acuerdo con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y A.I.T. sobre distintivos unificados (ver Actas de la Junta Directiva de 1 y 8 de febrero o de 2005, folios 781 y 967).
- 84.** En diciembre de 2007, ante la creación por parte de la APV, junto con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC, de un registro de vehículos pesados del Puerto de Valencia, con la finalidad de atender las necesidades de control y acceso al Puerto, ELTC afirmó que la intención desde el sector era que ese proyecto pudiera recoger una distinción entre transportistas habituales y no habituales, y otorgar un trato diferencial en

función de la distinción. No obstante, desde ELTC se reconoció que los intereses de la APV y de los transportistas no siempre coincidían, (ver actas de la Asamblea General de ELTC de 12 de diciembre de 2007, folios 681 a 682, y actas de la Junta Directiva de 27 de noviembre y 3 de diciembre de 2007, folios 691 y 688). En TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, a nivel interno también discutieron sobre este aspecto, aclarando que era la comisión de transporte compuesta, entre otros, por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC, la encargada de gestionar la entrada de los vehículos al Puerto de Valencia (folios 1041 y 1042, acta de la reunión de la Junta Directiva de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA de fecha 1 de octubre de 2007).

85. Constan entre la documentación de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA tres ejemplares idénticos de *“Contrato de prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera”*, con la distinción escrita a mano de *“empresa”* (folios 1161 a 1167), *“autónomo”* (folios 1168 a 1173) y *“cooperativa”* (1174 a 1180). Dicho contrato, no fechado y sin firmar, estaba ideado para firmarse entre arrendador de servicios (*“la mercantil”* dedicada al transporte de mercancías por carretera) y arrendatario de servicios (persona física o jurídica contratante del servicio) y contenía una cláusula denominada *“precios”*, estableciendo que *“Los precios que las partes pactan para la prestación del servicio de transporte por carretera de mercancías se establecen de forma pormenorizada en el ANEXO I del presente contrato, el cual forma parte integrante del mismo, donde figuran los distintos precios para los servicios por los transportes, traslados, paralizaciones, otros recargos, así como los mecanismos de revisión de precios, de forma trimestral por la revisión del combustible y de forma anual por el incremento del IPC que corresponda sin productos energéticos”*. El mencionado *“Anexo I”* no consta en el expediente.
- III. **“MESA SECTORIAL DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES POR CARRETERA DEL PUERTO DE VALENCIA (MESATRANS VALENCIA)”**
86. Durante el primer semestre de 2008, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC y TRANSCONVAL formaron la denominada *“Mesa Sectorial del Transporte de Contenedores por Carretera del Puerto Valencia (MESATRANS VALENCIA)”* con el fin de resolver los problemas detectados en el transporte de contenedores del Puerto de Valencia mediante la adopción de una serie de compromisos entre las partes relativos, entre otros, a precios del transporte y a contingenciación de flotas asociada al reparto de trabajo.
87. Con fecha 6 de febrero de 2008, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC y TRANSCONVAL suscribieron el *“Acuerdo de Compromiso Sectorial”* por el que se creó la *“Mesa Sectorial del Transporte de Contenedores por Carretera del Puerto Valencia (MESATRANS VALENCIA)”*. En dicho documento se acordó invitar a otras empresas a pertenecer a dicha Mesa y a la APV como interventor en la misma (folios 847 a 848, versión firmada, y folios 1192 a 1193 versión no firmada). Al borrador del *“Acuerdo de Compromiso Sectorial”* se adjunta un documento de compromisos, elaborado por ELTC y

que las Asociaciones denominaron *“Definición de las situaciones con especial repercusión en la actividad del transporte de contenedores por carretera del Puerto de Valencia y compromisos de actuación sectorial asumidos por las asociaciones”* (folios 1188 a 1191).

- 88.** Con fecha 13 de febrero de 2008 se constituyó formalmente MESATRANS VALENCIA por TRANSCONVAL, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA. La constitución de esta Mesa supuso el inicio de unas negociaciones entre las partes para alcanzar los mencionados compromisos con el fin de resolver los problemas del sector, como la oferta de trabajo por debajo de los precios que marcaba un estudio de costes, el reparto equitativo de trabajo asociado a la regulación de las flotas, adoptando unas medidas y las correspondientes sanciones en caso de incumplimiento de las mismas (folios 1194 a 1196, Acta de la reunión de 13 de febrero de 2008, entre TRANSCONVAL, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA). A alguna de las reuniones de dicha Mesa asistieron, además de los representantes de las Asociaciones de los transportistas, el presidente de ATEIA-OLT VALENCIA (folio 871, correo electrónico de 11 de julio de 2008 enviado por XX a varios miembros de la Junta Directiva de ELTC) y *“las organizaciones representativas de los consignatarios y transitarios”* tal como consta en el acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 14 de junio de 2008, en la que se dejó constancia de que *“los transportistas llegaron en la noche del día de ayer, 13 de junio, a unos compromisos cuyo cumplimiento deberá ser tutelado por la propia mesa de la que forma parte la APV y los principales consignatarios y transitarios”* (folio 636). En MESATRANS VALENCIA se trataron distintos problemas del sector en el Puerto de Valencia como los precios; contratos referentes al reparto de trabajo; autorregulación referente a la regulación de las flotas de los camiones de las asociaciones, como consta en Actas de la Junta Directiva de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA de 3 de marzo y 14 de abril de 2008 (folios 1060 y 1061).
- 89.** Estos compromisos, que sólo se podrían modificar por unanimidad de los miembros de MESATRANS VALENCIA (folios 1192 a 1193), se detallaron por ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL. Así, ante la problemática de la *“rentabilidad”*, estas Asociaciones plantearon soluciones relativas a las tarifas de referencia, revisiones, recargos, márgenes de descuento aplicables por empresas a autónomos, así como vigilar y tomar medidas contra el incumplimiento de la aplicación de las mencionadas soluciones. Ante el asunto de *“auto regulación del número de vehículos”*, la medida que propusieron las Asociaciones fue fijar el número de vehículos y establecer criterios para su ampliación, controlando el cumplimiento de esta medida y en caso de incumplimiento, establecieron, como sanción, la pérdida de distintivos, la cobertura de otras empresas y otros derechos. Respecto del asunto de la *“subcontratación”*, las Asociaciones se comprometieron a subcontratar exclusivamente recursos de transporte de las empresas y autónomos pertenecientes a las Asociaciones y establecieron sanciones para

aquéllos que incumplieran ese compromiso. Por último, respecto de la “comercialización”, las Asociaciones se comprometieron a delimitar la competencia exclusiva para comercializar las actividades de transporte, con la correspondiente sanción (folios 1188 a 1191). Estos compromisos entrarían en vigor el 1 de julio de 2008, de acuerdo con el Acta de la Asamblea General de ELTC de fecha 14 de junio de 2008 (folios 469 a 470 y 636).

- 90.** En el marco de MESATRANS VALENCIA, el 13 de junio de 2008 los representantes legales de TRANSCONVAL, [...], TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC acordaron suscribir contratos mercantiles individuales entre las agencias de transportes y los porteadores autónomos cuyo contenido mínimo versaría, entre otros aspectos, sobre *“facturación mínima garantizada de 4500€ netos, Repercusión de la variación del precio del combustible en los portes (recargo de combustible). La referida repercusión entrará en vigor el 1 de julio de 2008, por lo que si el contrato se suscribiera con posterioridad, tal repercusión tendrá efecto retroactivo y plazo de pago”*. Asimismo, se creó una comisión de control que tendría por objeto la vigilancia del cumplimiento de dichos contratos (folios 846 y 1232). Dicho acuerdo se comunicó mediante el *“Comunicado Informativo de las Asociaciones de Transporte de Contenedores del Puerto de Valencia”* con la misma fecha (folios 873 y 1233).
- 91.** Constan en el expediente distintas Actas de los órganos directivos (folios 576; 576 a 577, 580 confidencial, 584, 587, 590 a 591, 594, 598, 603 a 604, 607 a 608, 613 a 614, 619, 620, 623, 632 a 633, 636, 651, 654 a 655, 658 a 659) y comunicaciones -correo electrónico de 19 de junio de 2009, enviado por la Asociación a los directivos de la Junta de ELTC- para obtener consenso acerca del denominado valor del recargo por combustible, el comunicado sobre el que requieren consenso se adjunta a dicho correo electrónico, y correo electrónico de 30 de diciembre de 2009 enviado por la Asociación para consensuar el comunicado sobre recargo de combustible (folios, 839 a 841), de ELTC o de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (Acta de 21 de enero de 2008 y 3 de marzo de 2009, folios 1053 a 1054 y y 1091) haciendo referencia a los asuntos tratados en esta Mesa como el recargo de combustible, la repercusión del IPC en los precios y la contingentación de flotas.
- 92.** Para hacer el seguimiento de los compromisos alcanzados en el marco de MESATRANS, las Asociaciones crearon un grupo de trabajo formado por representantes de todas las Asociaciones del sector [ELTC, la A.I.T.) en el Acuerdo de Compromiso Sectorial de 6 de febrero de 2008, se acordó invitar a A.I.T.) (folio 1192), TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TRANSCONVAL y ATPE, y en el Acta de Constitución de MESATRANS de 13 de febrero de 2008, TRANSCONVAL propuso invitar a ATPE (folio 1194)]. Estas Asociaciones mantenían reuniones en las que se discutía sobre distintos asuntos como la aplicación del recargo del combustible, actuaciones en materia de precios, autorregulación de vehículos, contratos entre empresas y autónomos, y realizaban una puesta en común sobre estos temas con el fin de comprobar que todos cumplieran con los compromisos (folios 627 a 628, acta de

la Junta Directiva de ELTC de fecha 7 de julio de 2008, y 872 , correo electrónico de 26 de junio de 2008 enviado desde ELTC a los miembros de su Junta Directiva). Para ELTC era imprescindible llevar a cabo un seguimiento sobre el cumplimiento de esos compromisos, especialmente sobre el punto de *“la aplicación del recargo por combustible”* (folio 632, acta de 17 de junio de 2008).

- 93.** ELTC difundía entre sus asociados las decisiones tomadas en esta Mesa. Así consta en comunicados a sus asociados de fecha 17 de junio y 18 de diciembre de 2008 y en el comunicado informando sobre la *“Repercusión del 2,4% en concepto de recargo/canon por combustible a partir del 1 de octubre de 2009, como medida compensatoria por el crecimiento del precio del combustible registrado oficialmente por el Ministerio de Fomento durante el último trimestre”* (folios 431, 469 a 470 y 844), en notas informativas de fecha 18 de diciembre de 2008, comunicando los criterios para la aplicación del recargo del combustible para el año 2009, (folios 432 y 433), en las Actas de la Junta Directiva de 15 de septiembre de 2009; 30 de junio de 2009; 31 de marzo de 2009; 9 de septiembre de 2008 (folios 587; 594; 603; 619) y en los correos electrónicos de 23 de junio de 2009 enviado desde ELTC a distintos periódicos del sector comunicando que, *“en aplicación de lo previsto en la legislación vigente y conforme a los compromisos adquiridos el mes de junio del pasado año en la mesa de negociación formada por todos los representantes de los operadores portuarios, a partir del próximo día 1 de julio de 2009 los transportistas de contenedores en el ámbito del Puerto de Valencia mantendrán el 0% como valor del recargo/canon por combustible que se viene aplicando, como consecuencia de la evolución del precio del combustible en el último trimestre (marzo, abril y mayo de 2009). La siguiente revisión trimestral queda prevista para el día 1 de octubre de 2009, teniendo en cuenta la evolución del precio medio del gasóleo que se produzca durante los meses de junio, julio y agosto del 2009 y de 30 de diciembre de 2009 dirigido a los miembros de la Junta Directiva de ELTC para consensuar el comunicado sobre recargo de combustible”* (folios 838 y 841), e instaba a sus empresas asociadas, a través de comunicados, a que en caso de que alguno de sus clientes se negase o rechazase el pago del recargo, lo comunicase a la Asociación, con el fin de llevar un control sobre la aplicación del mismo (folios 469 y 470, comunicado a sus asociados de fecha 17 de junio de 2008).
- 94.** Tras formalizar los compromisos de 2008, en distintas ocasiones, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA planteó a nivel interno paralizar la actividad del transporte de contenedores en el Puerto de Valencia como medida de presión y difundió mediante comunicado esa intención. Ver actas de la Asamblea General de ELTC de fecha 23 de enero y 14 junio de 2008 (folios 653 y 636) y actas de la Junta Directiva de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA de fecha 5 de junio y 7 d julio de 2008 (folios 1066 a 1067 y folio 1068 confidencial) y acuerdo de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA de fecha 5 de junio de 2008 para realizar una convocatoria de huelga (folio 1141).

IV. ESPECIAL MENCIÓN A LOS “PRINCIPIOS Y COMPROMISOS RELATIVOS A LA NORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES POR CARRETERA EN EL PUERTO DE VALENCIA”

- 95.** Durante los años 2010 y 2011, los operadores de transporte del Puerto de Valencia formaron la denominada “Mesa sobre el Transporte de Contenedores por Carretera en el Puerto de Valencia” (también denominada “Mesa de Transporte”, “Mesa de Trabajo” o “Mesa de Transportistas”), en la que se debatieron diversos puntos de interés para el sector como la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible, los plazos de pago entre otros. Ver acta de la Junta Directiva de ELTC de 7 de octubre de 2010 y correo electrónico de 2 noviembre de 2010 enviado desde ELTC a los miembros de su Junta Directiva sobre los resultados de la reunión de la Mesa de Transporte y en la que se concluyó por parte de los miembros de la misma elaborar un comunicado conjunto sobre los plazos de pago (folios 556 y 810) así como actas de la Junta Directiva de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA de fecha 21 de mayo y 26 de julio de 2010 (folios 110 y 1111). La última reunión de la Mesa estaba fijada para el 30 de marzo de 2011 (folio 1268).
- 96.** Entre los meses de enero y febrero de 2010, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA mantuvieron distintas reuniones de forma paralela a la negociación en la que participaron estas dos Asociaciones junto con el resto de operadores y firmantes de los acuerdos de mayo de 2010. A título de ejemplo, de algunas de esas notas manuscritas, se desprende que ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA llegaron a tres “compromisos”: el primero consistía en “autorregulación de vehículos” que detallaron con las palabras “censo, equilibrio o control de oferta”; el segundo era “colaboración empresas/autónomos prestación servicios” que detallaron con las palabras “trabajo, mecanismo de reparto”, y el último compromiso consistía en “precios y comercialización”. Para hacer efectivos esos compromisos, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, contaron, entre otras, con la “herramienta” de “parar el puerto”. Sobre las “formas”, hicieron especial mención a “cuidarlas”, aclarando con la expresión “competencia, etc.” Además, anotaron la expresión “garantía de que se cumpla” para asegurarse el cumplimiento de los “compromisos” antes mencionados (ver notas manuscritas de distintas reuniones entre ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA entre los meses de enero y febrero de 2010, folios 410 a 417). Asimismo, en las notas manuscritas de la reunión de 3 de febrero de 2010, se explicaron los “compromisos básicos” que consistían, entre otros, en que “Logiser fija precio mínimo y se establece un porcentaje fijo por colaboración en prestación servicios” y finalizan la notas manuscritas con la expresión “Actuación conjunta” (folios 415 a 416).
- 97.** Con fecha 3 de mayo de 2010, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA envió un correo electrónico a ATEIA-OLT VALENCIA por el que la Asociación de transportistas comunicaba su intención de cesar de prestar sus servicios

alegando, entre otras, que las condiciones en que debían prestar sus servicios eran insostenibles (folios 1240 a 1241). ELTC también recibió esa comunicación y manifestó su postura al respecto mediante un artículo en la prensa especializada (folios 1244 a 1245). La prensa especializada se hizo eco de esta situación el 5 de mayo de 2010 comunicando las posturas de ELTC y TRANSCONT (folios 1246 a 1248).

98. El 5 de mayo de 2010, se produjo un acuerdo de intenciones entre TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TRANSCONVAL, ELTC, la ANV y la APV a los efectos de desembocar en un proceso de negociación que permitiera encontrar soluciones a la inestabilidad que en ese momento afectaba al Sector (folios 67 a 69, 106 a 115 y 179 a 181).
99. En esa reunión de 5 de mayo de 2010, a la que asistieron la ANV, ELTC, TRANSCONVAL, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y la APV para analizar la situación del transporte y la amenaza de paro producida por las asociaciones de transporte, se llegaron a los siguientes acuerdos: se estableció el compromiso de iniciar una negociación que debería estar finalizada el 17 de mayo de 2010; esa negociación debería versar sobre determinados puntos, a saber, *“Tarifas de transporte incluido recargo de combustible”, “Forma de pago/plazos”, “Comisiones”, “Crecimiento de flotas”*. Además, una vez finalizada esta negociación, la *“mesa (...) acuerda se mantenga la misma para que con una periodicidad quincenal se reúna y sirva de observatorio en relación al cumplimiento de acuerdo, con el fin de poder corregir las desviaciones que puedan hacerlo fracasar, o modificarlos en función de las circunstancias procurando mantener el nivel de empleo del autónomo”*. Por último, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA levantó su postura de paro y se convocó una reunión para el 6 de mayo de 2010 (folio 1261).
100. Según la ANV, como continuación a la reunión mantenida en las oficinas de la APV el día 5 de mayo 2010, los miembros de los distintos colectivos participantes, mantuvieron, de manera informal y sin protocolo ni acta alguna, reuniones con las empresas transportistas y transitarias con el fin de consensuar condiciones de transporte que, en modo alguno, implicaran un detrimento o perjuicio económico a los transportistas autónomos. En definitiva, se logró que TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA desconvocara el paro previsto para el 5 de mayo de 2010 (folios 106, 129, 137). TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA emitió un comunicado sobre los avances de este encuentro y el consecuente aplazamiento de ese paro hasta el 17 de mayo de 2010. Ver correo electrónico de 5 de mayo de 2010 enviado desde TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y dirigido a diversos medios de comunicación (folios 1249 a 1250).
101. El 13 de mayo de 2010, se firmó el documento *“Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad en el transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia”* entre la APV, la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y

TRANSCONVAL. Dicho documento se acompaña de un informe del Ministerio de Fomento denominado "*Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera. Enero 2010*" (folios 70 a 105, 108 a 114, 130 a 136, 154 a 161, 182 a 188, 247 y 281 a 287). Además, consta un ejemplar de ese mismo acuerdo, al que se ha añadido el informe del Ministerio de Fomento mencionado, un documento denominado "*Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (Año 2010) [V]*", así como otro documento de fecha 5 de mayo de 2010 firmado por la ANV, TRANSCONVAL, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y la APV (folios 1253 a 1261).

- 102.** El documento explica las causas que habían motivado la firma del mismo como las complejas relaciones e intereses entre los operadores del Puerto, desequilibrios estructurales y la crisis económica general, lo que generó un panorama de inestabilidad. Todo ello, junto con la promulgación de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancía (LCTTM), constituía una buena ocasión "*para impulsar la ordenación del sector en materia de contratación de los servicios, incidiendo de manera especial en los criterios legales que deben servir para tratar de encauzar el libre y legítimo desenvolvimiento de los intereses que confluyen en la actividad*". De esta forma, el documento recogía distintas condiciones básicas a las que podían remitirse los operadores en la contratación de los servicios de transporte como el precio del transporte, las condiciones de pago, la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo (recargo por combustible), las paralizaciones, la subcontratación de autónomos, y otros criterios sobre contratación y comercialización de servicios de transporte. Además, a través de dicho documento, se estableció la Mesa de Vigilancia del cumplimiento de los acuerdos. Para cada uno de los criterios, se explicaba el concepto, se reflejó lo dispuesto por la LCTTM y se hizo una propuesta (folios 1253 a 1256).
- 103.** En cuanto a la "*naturaleza y ámbito del acuerdo suscrito*", así como "*papel de la Autoridad Portuaria de Valencia*", la APV entendía que era un compromiso de naturaleza privada, dada la condición de las partes firmantes, asumido entre la Asociación Naviera de Valencia, ATEIA-OLT VALENCIA, ELTC, TRANSCONVAL y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, respecto del Puerto de Valencia, y en el cual la APV, había ostentado, desde el principio, un papel mediador en el asunto de referencia, en aras a lograr, en la medida de lo posible, el adecuado entendimiento entre los partes intervinientes (folios 65 a 66).
- 104.** En relación al acuerdo de 13 de mayo de 2010, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC y ANV consideraron que el mismo tenía un ámbito territorial regional o local (folios 302 y 304 a 305) y ATEIA-OLT VALENCIA, que no había firmado ningún acuerdo en el que se establecieran compromisos concretos (folio 306). TRANSCONVAL, por su parte, afirmó que ese acuerdo no tuvo ninguna vinculación para las empresas de su asociación (folio 299).

- 105.** A raíz de los compromisos de mayo de 2010, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL acordaron *“no crecer, no aumentar el número de vehículos y colaborar con empresas y autónomos vinculados a los acuerdos”*. A tal efecto se consideró que había que mantenerse en la flota que estaba operativa realmente a finales del año 2009 (noviembre y diciembre) y principios de 2010 (enero, abril y mayo). En el contexto de ese compromiso y para completarlo ELTC abordaría un nuevo distintivo para identificar a los vehículos de los asociados que daban cumplimiento al compromiso de autorregulación, tras acreditar qué vehículos estaban realmente operativos en los periodos previstos (folios 491 a 492, Acta de la Asamblea General de ELTC de 21 de febrero de 2011). ELTC era plenamente consciente de que los límites establecidos sobre el tamaño de la flota repercutirían sobre la posibilidad de mantener un marco estable de precios. Además, la Asamblea de ELTC llevaba un control sobre la actividad de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL respecto de la cuestión de las flotas de camiones. Por otro lado, la Asociación entendía que *“recurrir a terceros transportistas ajenos a nuestro entorno es tanto como crecer con flota propia si se ha acordado que no vamos a poner más vehículos”* (folios 491 a 495). ELTC entendía que TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL debían aplicar las condiciones de esa autorregulación a sus miembros; de lo contrario, los miembros de ELTC saldrían perjudicados (folios 548 a 549, Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 22 de octubre de 2010). Además, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC se intercambiaban información sobre el número de camiones con sus respectivos datos (folio 810, correo electrónico de 2 de noviembre de 2010 enviado desde ELTC a los miembros de su Junta Directiva para comunicar los resultados de una reunión de la Mesa de Transporte. Se aprovechó la ocasión para comunicar a los miembros de la Junta Directiva de ELTC que TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA había entregado *“un listado con datos concretos (nombres y apellidos, matrícula, etc.) sobre los vehículos vinculados a TRANSCONT que acreditan que han venido trabajando en la actividad. En total son 525 vehículos. Lógicamente en próximas reuniones seguiremos profundizando sobre este asunto”*).
- 106.** Con fecha 2 de junio de 2010, se produjo la ruptura de la *“Mesa de Vigilancia”* por discrepar TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA sobre el contenido y aplicación de los acuerdos (folios 66 y 67, 106, 128, 154, 179 y 249 a 251).
- 107.** Desde el 4 de junio de 2010 hasta el 20 de septiembre de 2010, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA convocó y desconvocó paros en el transporte de contenedores en las terminales como consecuencia de los incumplimientos por parte de la ANV de los compromisos de 13 de mayo de 2010. ELTC secundó estas iniciativas adoptadas por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA. Ver correo electrónico de 2 de junio de 2010 enviado por ELTC a sus asociados comunicando que en el transcurso de la reunión de la *“Mesa de Seguimiento de los acuerdos sobre el sector”*, ante el incumplimiento de los mismos por

algunos de los operadores del Puerto de Valencia, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA decidió abandonar la sesión y anunció que sus asociados iban a dejar de prestar servicio con carácter indefinido, *“lo que probablemente provocaría la paralización de la actividad de carga y descarga en las terminales”*. Asimismo, ELTC comunicó que apoyaba la iniciativa adoptada por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA; Comunicado de 7 de junio de 2010 de ELTC a sus asociados, reanudando las actividades tras la desconvocatoria de la paralización. El motivo fundamental de esta decisión es el compromiso de la Asociación Naviera Valenciana sobre el cumplimiento íntegro por parte de los consignatarios de los acuerdos de 13 de mayo de 2010 en materia de *“Precio del Transporte, Condiciones de Pago, Recargo por Combustible, Paralizaciones, Subcontratación de autónomos, etc.”*, conforme al documento *“Principios y compromisos relativos a la normalización de la actividad de transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia”*. *“Aunque no existe compromiso en esta misma línea por parte de los transitarios, corresponde a cada transportista exigir su cumplimiento a todos y cada uno para los que preste servicios. En el ámbito de las conversaciones mantenidas durante estos días se han producido planteamientos adicionales por parte de la Asociación Naviera para reforzar el protagonismo de los consignatarios en el desarrollo de la actividad de transporte que han contado con la conformidad de Transcont y Transconval”*, correo electrónico de 16 de septiembre de 2010 de ELTC dirigido a sus asociados, por el que comunicó el paro en la prestación de servicios a MSC; correo electrónico de 21 de septiembre de 2010 de ELTC dirigido a sus asociados por el que comunicó la normalización de los servicios prestados por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA con contenedores de MSC y la postura de ELTC; correo electrónico de 28 de octubre de 2010 enviado por ELTC a sus asociados comunicando la situación del sector en el Puerto de Valencia tras el incumplimiento por parte de distintos operadores de los compromisos de 20 de septiembre de 2010 (folios 825, 828, 816, 815 y 811 a 812).

- 108.** Con fecha 7 de junio de 2010, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA preparó un documento denominado *“Temas pendientes de resolver entre transportistas y autónomos”* sobre *“colaboración, autorregulación y estabilidad”* que hacía referencia a la *“Mesa de transportistas integrada por las tres asociaciones”* (folio 1674).
- 109.** Con fecha 15 de agosto de 2010, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA preparó una *“Propuesta de convenio de colaboración”* entre todas las empresas que contrataban habitualmente sus servicios y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA para formalizar acuerdos entre transportistas autónomos y las diversas empresas. Dichas propuestas fueron: uno, los contratos entre los autónomos y las empresas reflejarían una determinada forma y cuantía de facturación, un rappel de 5% y el reparto equitativo del trabajo. Dos, puesto que los intentos de autorregular el número de camiones que debía formar la flota de camiones de la Asociación habían sido infructuosos, TRANSCONT

COMUNIDAD VALENCIANA concluyó que la cuestión de las flotas de camiones se resolvería finalmente por las leyes de la oferta y de la demanda. Tres, en aras a obtener la estabilidad que requería *“este convenio”*, se deberían firmar *“contratos de transporte (por escrito) como garantía de cumplimiento de las condiciones que se pacten en su día”*. En dicho documento se hace referencia a la creación de la *“Mesa del transporte formada por ELTC, TRANSCONT y TRANSCONVAL”* (folios 1672 a 1673).

- 110.** Con fecha 20 de septiembre de 2010, tuvo lugar una reunión entre la APV, la ANV, MSC, ATEIA-OLT VALENCIA, la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC en la que se trataron de resolver problemas entre MSC y los transportistas. En el marco de esa reunión se adoptó, entre otros, el siguiente compromiso: *“reactivar la mesa que negoció y estableció los recientes compromisos relativos a la actividad de transporte de contenedores por carretera (mayo 2010), incorporando el asesoramiento técnico de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, para llevar a cabo su revisión, estableciendo las modificaciones que procedan en aquellos aspectos en los que fuera necesario, y conseguir mayor eficacia como mecanismo de estabilidad para el sector”*. Ver correo electrónico de 23 de septiembre de 2010 enviado por el Gerente de ELTC y dirigido a representantes de la APV, la ANV, la FVET, MSC, ATEIA-OLT VALENCIA, de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, adjuntando un documento que pretendía recoger las conclusiones a las que llegaron en la reunión de 20 de septiembre de 2010 (folios 813 a 814).
- 111.** Constan en el expediente unas notas manuscritas (folios 435 a 460) relativas a reuniones mantenidas entre los miembros de la *“Mesa de Transporte”*, fechadas entre el 6 de octubre de 2010 y el 10 de marzo de 2011, (reuniones que tuvieron lugar los días 6 y 27 de octubre, 2 y 15 de noviembre, 9 y 21 de diciembre de 2010; 11 y 27 de enero, 24 de febrero y 10 de marzo de 2011), en las que de forma cronológica se comentó la idea de *“configurar mesa o grupo estable”*. Esa mesa o grupo estaba formada por *“APV, Transportistas, Consignatarias, Transitarias, Agentes de Aduanas y Consellería”* (folios 457 a 458). Asimismo, en las reuniones de la Mesa se trató sobre *“precios, condiciones/plazos de pago, revisión precio en función variación precio gasóleo, [ilegible] y, subcontratación autónomos”* (folio 459) y se manifestó no *“querer fijar un precio determinado, sino establecer un marco estable de precios en función de los costes”* y se trató dentro del punto *“Observatorio de Costes”* sobre *“incremento de costes 2,6%”* y sobre el *“coste medio km [flecha] 1,13€/km”* (folio 455). Además, en esas notas se comentaron unos *“compromisos 20 septiembre”* que debían incluir *“la reactivación mesa y acuerdos 13 mayo 2010”*, que versaban sobre *“costes, plazos pago”* y *“recargo combustible”*, pudiendo ser *“otros: recargo trabajo, autorregulación, etc.”* y se comentó que los *“costes han subido un 2,6%”* y *“precios han bajado entre un 10% y un 20% sobre estable”* y se acordó *“conocer propuestas para actuar en esta materia: Consellería, APV, ANV-Consignatarios, ATEIA- Transitarios”*

(folios 452 a 453). En posteriores reuniones, se hizo un seguimiento de los distintos elementos de los compromisos, como el precio, los plazos de pago y el recargo por combustible (folio 450) y se determinó que la *“aplicación recargo combustible [se aplicaría] a partir 1.01.2011”*, entendiendo que esa aplicación era *“promovida, calculada y difundida por Mesa”* (folios 448 a 449). Otro de los temas tratados en esas reuniones fue la *“bolsa de autónomos”*, que TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA tenía intención de crear y poner en funcionamiento tras contactos con grandes transitarias y consignatarias (folio 446). El asunto de la cláusula de revisión de los precios en función del combustible se trató en varias de las reuniones con más profundidad como cuándo iniciar su aplicación, los criterios que se iban a utilizar para la revisión, qué pasaría en caso de no aplicación (folios 435, 439 y 442). TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA aprovechó durante una de esas reuniones para advertir de un posible paro el 9 de marzo (folio 437). En relación a incorporar en la *“Orden Transporte Valenciana”*, *“el precio, el plazo pago”* y *“el recargo de combustible”*, se preguntaron cuál era la postura de ATEIA-OLT VALENCIA y ANV, y la APV fijó una reunión previa con ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA *“para ver cómo hacerlo”* (folio 438). Consta en el expediente un documento no fechado denominado *“Aspectos básicos relativos a los compromisos de 20 de septiembre de 2010 sobre el transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Valencia, adoptados en el marco de las conversaciones promovidas por la Consellería de infraestructuras y transporte”*, que recoge una serie de compromisos de algunas partes de la Mesa y un compromiso general de *“Reactivar la mesa que negoció y estableció los recientes compromisos relativos a la actividad de transporte de contenedores por carretera (mayo 2010), incorporando el asesoramiento técnico de la Consellería de Infraestructuras y Transportes para llevar a cabo su revisión, estableciendo las modificaciones que procedan en aquellos aspectos en los que fuera necesario, y conseguir su mayor eficacia mecanismo de estabilidad para el sector”*.

112. Según las notas manuscritas de la reunión de fecha 2 de noviembre de 2010, la Fundación Valenciaport se encargaría del estudio de costes tal y como se desprendía de la expresión *“Estudio de costes y cálculo del recargo por combustible por parte de la Fundación Valenciaport”* (folio 453). Asimismo, la Fundación Valenciaport se ocuparía de la actualización del recargo por combustible, reunión de fecha 21 de diciembre de 2010 (folio 447).
113. En diciembre de 2010, ELTC y TRANSCONVAL consiguieron que la APV accediera a encargar en esas mismas fechas a la Fundación Valenciaport un *“Estudio de Costes del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia”*. Para ELTC, esta herramienta técnica serviría *“para inculcar y mentalizar a todos (transportistas, operadores, etc.) sobre los costes de la actividad. (...) Si desde el propio puerto se enuncian y difunden unos costes, como marco para fijar los precios a cobrar, será más fácil que calen entre los que nos pagan”*. Dado que en el año 2005, la Fundación Valenciaport ya había

elaborado un informe sobre el sector que incluía un análisis sobre los costes de la actividad, ELTC entendía que la estructura y la orientación del nuevo estudio ya estarían muy avanzadas y por lo tanto, sólo habría que actualizarlo. Ver correo electrónico de 20 de diciembre de 2010 enviado desde ELTC a distintos socios por el que se comunicó que la APV había accedido a encargar a la Fundación Valenciaport un estudio sobre los costes de la actividad del transporte. A través de ese correo, solicitaba a los socios la autorización para ponerlos en contacto con la Fundación (folios 805 a 806).

- 114.** Con fecha 17 de diciembre de 2010, el Gerente de ELTC envió un correo al representante de la APV, remitiéndole la *“propuesta de documento de trabajo para abordar la iniciativa relativa a la aplicación en el transporte de la cláusula de revisión de precios según la evolución de los precios del combustible. Queda a tu criterio la utilización del documento a partir de este momento (en relación con la revisión por tu parte, el envío al resto de los miembros de la Mesa, etc.)”*. Asimismo, se adjuntó un comunicado relacionado con el asunto de la aplicación en el transporte de la cláusula de revisión de precios según la evolución de los precios del combustible (folios 1710 a 1713).
- 115.** Con fecha 21 de diciembre de 2010, el representante de la APV envió a distintos destinatarios el comunicado que le había remitido el Gerente de ELTC el 17 de diciembre, con algunos cambios en el texto realizados en el transcurso de la reunión mantenida ese mismo día con los representantes de la Mesa (folios 1715 a 1717). Ese mismo correo fue remitido, con fecha 22 de diciembre de 2010, por el Presidente de ATEIA-OLT VALENCIA al Comité Ejecutivo de esta Asociación comentando que *“(...) tocará estudiar en enero, será el incremento del precio de combustible... que todos sabemos que ya va por el 15% desde principios de año. Esto podrá representar el 4% de incremento en los portes. (...). Lo bueno es que los transportistas están dispuestos a aceptar unas demoras en el tiempo de aplicación de este incremento, en función de [las] renovaciones de contratos con los clientes (...)”* (folios 1714 a 1717).
- 116.** Según una reunión de 21 de diciembre de 2010, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA mantenía la intención de crear una *“bolsa de autónomos”* y ponerla en funcionamiento *“tras contactos con grandes transitarias y consignatarias”* (folio 446).
- 117.** Con fecha 24 de enero de 2011, ELTC envió un correo electrónico a los miembros de su Junta y a sus asociados acerca de la reunión mantenida ese mismo día entre TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y *“consignatarios y transitarios”* sobre el proyecto de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA denominado *“BOLSAPORT”* (también se denomina *“Bolsa de Trabajo”* o *“Bolsa de Autónomos”*). Ese proyecto de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA consistía en la creación de una entidad mercantil con el fin de proporcionar *“mayor estabilidad para la actividad principalmente en materia de precios (por ejemplo, evitando autónomos que van a su aire desesperados comercializando o pudiendo actuar proporcionando alternativa en el caso de autónomos que*

dan cobertura a cierto tipo de operadores y agencias desestabilizadoras)". Los operadores del Puerto de Valencia, a saber, "los consignatarios y transitarios" proporcionarían a la entidad "órdenes de transporte de forma habitual", contribuyendo a estabilizar "la actividad evitando que ciertos autónomos desesperados vayan a su aire ofertándose directamente o dando cobertura a transportistas y agencias desestabilizadoras", (folios 465 y 466). Con fecha 14 de febrero de 2011, el Presidente de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA envió un correo electrónico a distintos destinatarios, entre ellos, a un empleado de la APV y al Gerente de ELTC, aportando información adicional sobre BOLSAPORT (folio 464). Con fecha 26 de enero de 2011, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC mantuvieron una reunión monográfica acerca del "proyecto de TRANSCONT sobre la bolsa de autónomos" según consta en acta de la Junta Directiva de ELTC de fecha 2 de febrero de 2011 (folio 506).

- 118.** Con fecha 1 de febrero de 2011, el representante de la APV envió un correo electrónico a distintos destinatarios, entre ellos algunos representantes de diferentes operadores del Puerto de Valencia, remitiendo un comunicado con fecha de 4 de febrero de 2011, sobre el acuerdo que se firmaría el 9 de febrero de 2011 por los integrantes de la "Mesa sobre el sector del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia (Consellería de Infraestructuras y Transporte, Autoridad Portuaria de Valencia, Asociación Naviera Valenciana, ATEIA, ELTC, Transcont y Transconval)" (folios 1676 a 1678).
- 119.** La Mesa sobre el Transporte de Contenedores en el Puerto de Valencia elaboró el documento "Mesa sobre el sector del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia (Consellería de Infraestructuras y Transporte, Autoridad Portuaria de Valencia, Asociación Naviera Valenciana, ATEIA, ELTC, Transcont y Transconval). Iniciativas para la promoción de la estabilidad en el sector: aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del gasóleo", de fecha 9 de febrero de 2011 con los nombres de la Consellería, la APV, la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL en el pie de firma. Dicho documento estableció el mecanismo de "Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo", acordando "que con efectos del día 1 del mes de abril de 2011 procederá la repercusión de esta cláusula del 5% sobre el precio de los servicios de transporte, en aquellos casos en los que no se haya venido aplicando hasta ahora". Además, "desde la propia Mesa (...) se analizará la efectiva repercusión de esta cláusula considerada fundamental y que resulta de aplicación en cumplimiento de la legislación vigente". Asimismo, se establecieron los plazos para realizar las revisiones de la cláusula del precio del combustible (folios 467 a 468).
- 120.** Con fecha 10 de marzo de 2011, desde el correo electrónico de la Asociación de ELTC se envió a la Junta Directiva de ELTC una comunicación trasladando

el contenido de la reunión de la Mesa de Transporte de ese mismo día. En la Mesa se discutió si procedía incluir en la orden de transporte el “*precio del servicio*” y “*el plazo de pago del servicio*” y desde la Asociación se planteó pensar sobre esas cuestiones (folio 463).

- 121.** En los años 2010 y 2011, a nivel interno, ELTC discutió los asuntos que luego la propia Asociación trasladaba a la Mesa de Transporte y rindió cuenta de las diversas posturas de cada una de las partes de dicha Mesa respecto de la aplicación del recargo por combustible y de la postura de ELTC acerca de esta cuestión. Además, la Asociación hizo partícipes a sus asociados con las aportaciones que quisieran realizar. Acta de la Asamblea General de ELTC de fecha 21 de febrero de 2011. En esta misma acta se explicó que en varias ocasiones se había intentado implantar este recargo por combustible, sin embargo, esta vez era distinto al tener el respaldo legal de la “*Ley de Contrato Terrestre de Mercancías*”, el de la Consellería: según ELTC, el apoyo de la Consellería consistía en revisar que “*efectivamente se aplica la cláusula. Denunciar al que no la aplica a través de la propia Mesa (...) pidiendo a los transportistas a través de la Mesa facturas anteriores y posteriores al 1 de abril para comprobarlas y aportarlas a la Consellería en la denuncia que se formule contra el operador que no lo repercuta*”. Además, al “*no aplicar la cláusula es lo mismo que aplicarla rebajando el precio del servicio, de esta forma estamos indirectamente empezando también a tener que revisar y fijar el precio base del servicio para poder abordar su nivelación y afrontar los desequilibrios actuales*” (folios 490 a 491); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 9 de febrero de 2011 (folios 500 a 501); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 2 de febrero de 2011 en la que el Gerente de ELTC explicó “*el contenido de la reunión mantenida el pasado día 27 de enero por la Mesa sobre los problemas del sector en relación con este punto*” [compromiso sobre la cláusula de revisión de los precios por la variación del precio del combustible]. Asimismo, “*el preacuerdo quedó plasmado en la aplicación de un 5% a partir del próximo 1 de abril en concepto de cláusula de revisión por el precio del combustible*”, (...) “*la APV trasladó a todos el comunicado que se haría público recogiendo el compromiso para la aplicación de la cláusula*” (folio 505); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 18 de enero de 2011 en la que se informó con detalle sobre la reunión mantenida el 11 de enero [de 2011] con los integrantes de la Mesa de Transporte (folios 511 a 512); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 13 de diciembre de 2010, en la que al rendir cuenta de la reunión de la Mesa [de Transporte] de fecha 9 de diciembre de 2010, se recogió “*Por parte de ELTC se planteó definitivamente el asunto del recargo por combustible que tuvo una buena acogida por parte del resto de los miembros de la Mesa, aunque Transcont parece más preocupada por otros aspectos. El tema se terminará de cerrar en la siguiente reunión (prevista para el 21 de diciembre), sobre la base de un documento propuesta que tiene que elaborar ELTC, del que se dará traslado a los directivos para recoger sus sugerencias antes de enviárselo a los demás*” (folios 516 a 517), acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 16

de noviembre de 2010, en la que se hizo referencia a los plazos de pago (folios 521 a 522); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 5 de noviembre de 2010, en la que se hizo referencia a los plazos de pago (folios 525 a 526); según el acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 7 de octubre de 2010, la colaboración entre algún miembro de ELTC y la cooperativa Logiser tenía como finalidad que los miembros de Logiser tuvieran *“un número mínimo de órdenes de transporte”, “para evitar actuaciones de comercialización agresivas y desestabilizadoras como las que promovieron hace algún tiempo”* (folio 556); acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 22 de febrero de 2010, en la que los miembros de la Asociación fueron sometidos a una votación para definir la estrategia de la Asociación respecto del reparto de trabajo (folios 573 a 574); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 9 de diciembre de 2009, en la que se abordó la iniciativa de *“potenciar una bolsa centralizada para intercambiar cargas entre los asociados”* (folio 580); Comunicación de 29 de noviembre de 2010 de ELTC dirigida a sus socios mediante la cual, tras una explicación sobre los resultados infructuosos de las reuniones en el marco de la “Mesa” en cuanto que *“por sí sólo, el recargo por combustible es un mecanismo que puede resultar engañoso, si se plantea en un contexto de ‘guerra de precios’ como el actual, pero, por otra parte, no podemos seguir viendo como sube continuamente el precio del gasoil y dejarlo pasar, sin reaccionar ni hacer nada. Es imprescindible recuperar un marco de estabilidad de precios y simultáneamente hacer efectiva la aplicación del recargo por combustible tal y como establece la legislación vigente. Tendremos mayor o menor éxito en la gestión, pero es nuestra obligación luchar por ello, la de cada uno individualmente y la de todos juntos”,* propone a sus asociados *“sobre esta intención de plantear duramente por parte de ELTC en la reunión del próximo jueves el asunto de la aplicación del recargo por combustible a partir del próximo 1 de enero (como actuación que debe decidir, cuantificar y defender la propia Mesa) os pedimos a todos los asociados vuestras reflexiones, haciéndonos llegar vuestra opinión en el sentido de apoyar esta medida o no considerarla conveniente en las actuales circunstancias, o cualquier otro tipo de comentario que consideréis oportuno sobre el tema”* (folios 807 a 808) y correo electrónico de fecha 9 de diciembre de 2010, de un asociado de ELTC a la Asociación para sugerir que un comunicado o circular de la Consellería, como participante en la Mesa, ayudaría a la aplicación de recargo por combustible (folio 1709).

- 122.** ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA mantenían informados a sus asociados sobre la evolución de los acontecimientos en dicha Mesa y las decisiones tomadas por los miembros de la misma. Ver comunicado de ELTC a sus asociados de fecha 23 de marzo de 2011. El comunicado trasladaba lo siguiente: *“En muchas de las visitas y conversaciones con transportistas sobre las posturas de sus clientes, y en comentarios realizados de forma directa por operadores se nos transmite la disposición favorable a la aplicación del recargo por parte de prácticamente todos ellos, pese a las dificultades y distorsiones*

que pueda suponerles en un momento complicado para todos como el actual. Es una larga lista la de consignatarios y transitarios que reconocen abiertamente la justificación de esta repercusión, a la vista de la evolución disparada que ha tenido el precio del combustible, y nos confirman que procederán a su aplicación a partir del próximo día 1 de abril. Incluso en esta misma línea favorable se han manifestado expresamente con sus transportistas algunos operadores habitualmente reacios a este tipo de iniciativa, más acostumbrados a descontar que a recargar”, (folios 461 a 462); (correo electrónico de fecha 10 de marzo de 2011, enviado desde la Asociación de ELTC y dirigido a la Junta Directiva de ELTC trasladando el contenido de la reunión de la Mesa de Transporte de ese mismo día. En la Mesa se discutió si procedía incluir en la orden de transporte el “recargo por combustible si se aplica” y desde la Asociación se planteó pensar sobre esta cuestión),(folio 463); acta de la reunión de la Asamblea General de ELTC de fecha 21 de febrero de 2011, (folios 486 y 487 confidenciales); correo electrónico y comunicado de ELTC de 22 de diciembre de 2010 dirigido a sus asociados informando sobre el “Acuerdo unánime para la aplicación de la Cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible” en el transporte de contenedores por carretera del Puerto de Valencia al que se llegó el 21 de diciembre de 2010), (folios 497 y 803 a 804); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 9 de febrero de 2011, en la que se comentó “Se informará a la Asamblea sobre la situación delicada que afecta al compromiso sobre el censo de vehículos en el marco sectorial. Hay que tener en cuenta que sobre esa base en ELTC se ha venido haciendo todo el trabajo de estos meses hasta llegar al punto culminante de la distribución de los nuevos distintivos”, (folio 501); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 2 de febrero de 2011 (folios 506 a 507); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 5 de noviembre de 2010, a la que se adjunta un censo de camiones de la Asociación (folios 526 a 547); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 18 de enero de 2011 (folios 513 a 514); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 13 de diciembre de 2010 (folio 517); acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 22 de octubre de 2010, en la que se trata de los nuevos distintivos de la Asociación (folios 548 a 549); comunicado de 29 de noviembre de 2010 de ELTC informando a sus asociados sobre la “Evolución de las gestiones sobre los problemas del sector: reuniones de la Mesa sobre el transporte en el Puerto con la Consellería y la Autoridad Portuaria” (folios 807 a 808); correo electrónico de 11 de noviembre de 2010 enviado desde ELTC a sus asociados por el que se comunicó que “en la reunión de la Mesa sobre la situación del sector promovida por la Consellería de Infraestructuras y Transporte que tendrá lugar el próximo lunes, 15 de noviembre, está previsto volver a insistir por parte de los representantes de los transportistas en los temas fundamentales que nos afectan, básicamente el desequilibrio precios/costes y los plazos de pago”, (folio 809); correo electrónico de 2 de noviembre de 2010 enviado desde ELTC a los miembros de su Junta Directiva sobre los resultados de la reunión de la

Mesa de Transporte que tuvo en esas misma fecha y en la que las conclusiones fueron las siguientes: *“Elaboración de un comunicado conjunto para que se difunda de inmediato y transmita la preocupación de todos por la situación y, en concreto, por las malas prácticas de algunos operadores que asfixian al transporte. El comunicado hará referencia expresa al cumplimiento de la legislación vigente en materia de plazos de pago y a la necesidad de cumplir el "resto" de condiciones acordadas. - Convocatoria de Asambleas Generales de ATEIA-OLT VALENCIA y ANV para abordar esta misma semana la problemática del transporte y el riesgo de que se inicie de nuevo un proceso de conflictividad (no trabajar los transportistas) si siguen en la línea actual”* (folio 810); correo electrónico de 29 de junio de 2010 enviado desde ELTC a sus asociados trasladando el comunicado conjunto que habían acordado elaborar y difundir la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, el Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Valencia, ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TRANSCONVAL y ELTC. Dicho comunicado pretendía transmitir que los compromisos de 13 mayo de 2010 eran el marco para una estabilidad real en el transporte de contenedores (folios 818 a 819); Comunicado de fecha 29 de junio de 2010 por el que se convocó a los asociados de ELTC a una reunión de la Asamblea General para trasladar a la misma la situación actual de la Mesa de Transporte (folio 820 confidencial); comunicado de 14 de junio de 2010 de ELTC dirigido a sus asociados sobre *“Nuevos distintivos de ELTC para colocar en los vehículos debidamente acreditados por los asociados en cumplimiento del compromiso de autorregulación”* (folios, 821 a 822); comunicado de 9 de diciembre de 2010 de ELTC dirigido a sus asociados sobre *“Puesta en marcha de los nuevos distintivos para identificar los vehículos de los asociados”* (folios 823 a 824); comunicado de 26 de febrero de 2010 de ELTC dirigido a sus asociados requiriendo a sus asociados que acreditaran la actividad de sus vehículos para poder obtener una nueva identificación de la Asociación (folio 826) *“RESUMEN INFORMATIVO DE LA SITUACION ACTUAL DE LAS NEGOCIACIONES DE LA MESA DEL TRANSPORTE (Consellería, Autoridad Portuaria, Asociación Naviera, ATEIA, ELTC, Transconval y Transcont C.V.)”* enviado con fecha 23 de diciembre de 2010 por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA a sus asociados (folios 1152 a 1153); Correo electrónico de fecha 11 de enero de 2011 enviado por ELTC a sus asociados con el fin de comunicar los resultados de la reunión mantenida en el marco de la Mesa ese mismo día (folio 1718) y correo electrónico de fecha 13 de enero de 2011 enviado por ELTC a sus asociados difundiendo la *“imprescindible repercusión inmediata”* en los precios de los servicios de transporte (folio 1719).

- 123.** Tras formalizar los compromisos de 2010, en distintas ocasiones, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA planteó a nivel interno paralizar la actividad del transporte de contenedores en el Puerto de Valencia como medida de presión y difundió mediante comunicado esa intención. Correo electrónico de 28 de octubre de 2010 enviado por ELTC y dirigido a sus asociados por el que comunicó la situación del sector en el Puerto de Valencia

así como la respuesta de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA ante el incumplimiento por parte de algunos operadores del Puerto de Valencia sobre los acuerdos del 20 de septiembre de 2010 (folios 811 a 812) y noticia en un periódico especializado del sector de 2 de febrero de 2011 comunicando el cese de la actividad por parte de TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (folios 1150 a 1151 y 1242).

124. Consta en el expediente un documento denominado “*Cálculo del valor del recargo/canon por combus[tible] con datos sobre variación de precios a 28.11.10*” (folios 427 a 429).
125. Consta asimismo en el expediente, un documento denominado “*Módulos de referencia para la aplicación de la cláusula de revisión por la evolución del precio del combustible en el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (1er trimestre - Año 2011)*” (folio 430).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto y legislación aplicable. El Consejo en este expediente tiene que resolver si, como propone la DI, los operadores de la comunidad logística del Puerto de Valencia imputados en el mismo, es decir las asociaciones de transportistas ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, TRANSCONVAL, y la FVET, así como, la APV, la Consellería y las empresas la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., TCV STEVEDORING COMPANY, S.A., NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A., son responsables de una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101.1 TFUE, por haber llevado a cabo de forma dolosa o por mera negligencia a lo largo de un periodo que se extiende desde 1998 hasta la fecha de incoación del expediente, 14 de junio de 2011, las conductas anticompetitivas señaladas por el órgano de instrucción, distorsionando la competencia en el transporte de contenedores por carretera con llegada o salida del Puerto de Valencia.

La incoación de este expediente, a ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, la APV, la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, TRANSCONVAL y la CONSELLERÍA, tuvo lugar el 14 de junio de 2011, ampliándose la incoación posteriormente con fecha 20 de junio de 2012 a empresas que explotan una concesión de terminal en el Puerto de Valencia, TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.; MARÍTIMA VALENCIANA, S.A. y su sucesora, NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U., y MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A. Finalmente con fecha 9 de julio de 2012, la DI incoó a la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), en base a la información sobre su asistencia a una reunión celebrada el 20 de septiembre de 2010 en la que se acordó, como compromiso general, reactivar la Mesa en la que se habían negociado y establecido los compromisos relativos a la

actividad de transporte de contenedores por carretera en mayo de 2010. Este expediente se ha tramitado por tanto conforme a las normas procesales de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, vigente en el momento de las incoaciones.

Por lo que al derecho sustantivo sancionador se refiere, y si bien las conductas enjuiciadas han tenido lugar, al menos, en el periodo que va desde el año 1998 hasta el año 2011, y aunque la DI se remite a las leyes vigentes en cada momento, la Ley 16/1989 hasta septiembre del año 2007, en que entra en vigor la Ley actual, este Consejo considera, al igual que lo ha hecho en casos precedentes, que la norma aplicable es la vigente Ley 15/2007, por resultar más favorable teniendo en cuenta todas las condiciones concretas del caso.

En efecto, sin perjuicio de que la conducta prohibida por el artículo 1 de ambas Leyes sea idéntica, lo cierto es que el régimen sancionador diseñado por la Ley 15/2007 es, desde un punto de vista global, más favorable a los infractores enjuiciados en este expediente que el contemplado por la Ley previa. Así resulta, entre otros elementos de juicio, del sistema de graduación de las infracciones inexistente en la legislación anterior, del establecimiento de topes máximos al importe de algunas sanciones de cuantía inferior al general previsto por el artículo 10 de la Ley 16/1989, y de la reducción de los plazos de prescripción para algunas de las conductas tipificadas.

De acuerdo con lo anterior, y conforme a lo dispuesto por el artículo 128 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, la Ley 15/2007 es la legislación que se va a aplicar a quienes, en el presente procedimiento sancionador, sean considerados responsables de una infracción del artículo 1 de la LDC.

Por lo que se refiere a la aplicación del artículo 101 del TFUE, el artículo 3 del Reglamento del Consejo, 1/2003 de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas de Competencia del TFUE, dispone que las autoridades nacionales de competencia cuando juzguen una conducta que pueda afectar a los intercambios entre los Estados miembros, están obligados a aplicar también la correspondiente norma comunitaria, en este caso el artículo 101 del TFUE (antiguo artículo 81 de TCE).

Por tanto es necesario analizar si se da la anterior premisa de posibilidad de afectación de los intercambios comunitarios y para analizar si se cumple, nos apoyaremos en las Directrices de la Comisión relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 81 y 82 del Tratado, (actuales artículos 101 y 102 del TFUE), que dice se deben tener en cuenta tres elementos: a) el concepto de *“comercio entre los Estados miembros”*; b) la noción de *“pueda afectar”* y c) el concepto de *“apreciabilidad”*.

La Comunicación recuerda que el comercio entre Estados miembros también puede verse afectado en el caso de que el mercado pertinente sea nacional o sub-nacional.

En el caso que nos ocupa como se deduce del contenido del expediente, tanto la posible afectación del comercio intracomunitario como la apreciabilidad, está fuera de toda duda. En primer lugar se trata del transporte de contenedores que llegan y salen del Puerto de Valencia y por tanto con origen y/o destino extra peninsular y entre ellos los países de la Unión Europea, y que afecta al comercio entre EE.MM. En segundo lugar, porque las conductas analizadas inciden sobre las condiciones y precios del transporte por carretera de los contenedores desde su origen o destino hasta el puerto y que afectan a la competencia de los bienes transportados con origen o destino en cualquiera de los Estados miembros. Y finalmente respecto a la apreciabilidad, los precios de transporte pueden ser importantes en el escandalo de gastos, así como los retrasos o dificultades en el transporte que dichos acuerdos conllevaban

El Consejo coincide con el análisis de la DI sobre la afectación de los intercambios comunitarios de la conducta analizada y en la obligación, por tanto, de aplicar el artículo 101 del TFUE como por otra parte se ha hecho en expedientes similares, a saber, la última, Resolución del Consejo de 10 de enero de 2013, (S/0293/10 TRANSCONT).

SEGUNDO.- Delimitación de la Infracción imputada por la DI. Finalizada la fase de instrucción, de acuerdo con lo previsto en el artículo 50.4 de la LDC, la DI propone al Consejo lo siguiente:

*“**Primero.** Que se declare la existencia de conductas prohibidas por el artículo 1.1 de la LDC (Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para aquellos hechos ocurridos hasta el 1 de septiembre de 2007 y Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, a partir del 1 de septiembre de 2007 en adelante), así como por el artículo 101.1 TFUE, por parte de los distintos operadores de la comunidad logística del Puerto de Valencia, desde diciembre de 1998, consistentes en:*

- a) un acuerdo de fijación de precios (incluyendo la repercusión del I.P.C. y de la variación del precio del combustible en los precios) y de condiciones comerciales, tales como los descuentos o plazos de pago; de limitación o control de la producción y de reparto de mercado en el transporte de contenedores por carretera con origen o destino en el Puerto de Valencia en el que participaron los principales actores de la comunidad logística de ese Puerto;*
- b) decisiones colectivas de precios y condiciones comerciales, de limitación o control de la producción y de reparto de mercado por parte de diversas asociaciones de transporte de contenedores y,*
- c) acuerdos de fijación de precios relativos a las penalizaciones por las paralizaciones en distintas terminales del Puerto de Valencia, entre asociaciones de transporte de contenedores y terminales de depósitos del Puerto de Valencia.*

Segundo. Que, de acuerdo con lo detallado en los párrafos 174 y 175 del apartado VII de esta Propuesta de Resolución, se declare responsables de dicha infracción a TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC, TRANSCONVAL, la APV, la ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, la Consellería, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., TCV STEVEDORING COMPANY, S.A., NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A. y la FVET.

Tercero. Que se adopten los demás pronunciamientos a que se refiere el artículo 53 de la LDC.

Cuarto. Que se declaren prescritas, en aplicación del artículo 68 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, las infracciones cometidas por A.I.T.”

Los puntos 174 y 175 a los que se remite la imputación final tras el análisis de las alegaciones presentadas por las partes incoadas, concretan la responsabilidad de cada una de las partes en los siguientes términos:

(174) Se considera responsables de dichas infracciones, de acuerdo con lo expuesto en el apartado 7 del PCH, a:

- TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA,
- ELTC,
- la APB,
- la ANV,
- ATEIA-OLT VALENCIA,
- TRANSCONVAL,
- la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana,
- TCV Stevedoring Company, S.A.,
- NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U. y
- la FVET.

(175) Con respecto a MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., cabe precisar que sólo procede imputarle responsabilidad desde 2007 por su participación en un acuerdo con ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y la APV sobre las indemnizaciones por las paralizaciones de los transportistas en esa terminal (párrafo 206 del PCH), pero no por participar en un acuerdo con distintos miembros de la comunidad logística del Puerto de Valencia de fijación de precios y condiciones comerciales, de limitación o control de producción y de reparto de mercado del transporte de contenedores por carretera con origen y/o destino en ese Puerto, puesto que tras las indagaciones realizadas a la vista de sus alegaciones al PCH, ha quedado acreditado que no fue esta parte la que asistió a la reunión del 20 de septiembre de 2010.

Por lo que se refiere al punto CUARTO de la propuesta, en el PCH, punto 166, considera la DI que A.I.T. ha participado en parte de los hechos acreditados

considerados contrarios a la LDC, no obstante, posteriormente al asignar responsabilidades (puntos 219 y ss. del PCH) concluye que las infracciones cometidas por A.I.T. habrían prescrito. El Consejo a la vista del IPR que le ha sido elevado y dado que de acuerdo con la información disponible, dicha Asociación no ha sido objeto de incoación en la instrucción, no tendrá en cuenta las referencias que a la misma se hacen en los HA, ni procede declarar la prescripción de infracciones que no le han sido imputadas.

La DI basa su imputación de una infracción única y continuada, que se mantiene desde 1998, en los hechos que han quedado acreditados por la información recogida en las inspecciones realizadas y en la información recabada, tal como consta en los Hechos Probados.

Respecto a los efectos de la conducta sobre el mercado, la DI, tras recordar que de acuerdo con los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, las conductas han tenido un objeto claramente anticompetitivo, sin que sea preciso llevar a cabo un examen exhaustivo de sus efectos, advierte que las prácticas analizadas incidieron directamente sobre la competitividad del Puerto de Valencia, uno de los principales de España y, por lo tanto, sobre su capacidad de competir con otros puertos nacionales o internacionales y que el encarecimiento de los servicios derivado de las prácticas restrictivas imputadas afectará directamente al consumidor final, en tanto en cuanto el mismo le será repercutido, y tanto más, vista la relevancia del Puerto de Valencia.

Y añade la DI que tal como ha dicho el Consejo en expedientes similares, Resolución del expediente 623/07, Transportes de Barcelona, por la que fueron sancionados TRANSCONT y ALTC, asociaciones de transportistas autónomos y empresas de transporte del Puerto de Barcelona, respectivamente, *“los efectos negativos de esta conducta son, si cabe, aun de mayor importancia en este caso, ya que puesto que el transporte de contenedores por carretera constituye un servicio básico y complementario a toda instalación portuaria, a su vez instalación básica para el comercio exterior, las conductas imputadas (...) afectan muy directamente a la imagen y prestigio internacional de estas instalaciones. Por ello, estas conductas afectan muy negativamente tanto a los esfuerzos de liberalización de las actividades portuarias que recientemente se han llevado a cabo en todo el territorio español. La falta de competencia en los servicios de transporte de contenedores prestados en estas instalaciones no sólo afecta al nivel de precios de este servicio, encareciéndolos, sino que la conflictividad empleada para mantener ese acuerdo de colaboración contrario al artículo 1 LDC también proyecta una imagen antigua y desfasada que aleja a potenciales clientes no sólo nacionales sino internacionales.”*

Ante la intención mostrada por ELTC de solicitar la Terminación Convencional del expediente, la DI considero y así lo manifestó en escrito de 22 de mayo de 2012 (folios 2062 a 2064), que no se daban las circunstancias del párrafo 23 de la Comunicación sobre Terminación Convencional de expedientes sancionadores publicada por la CNC, según el cual no procede la aplicación de tal procedimiento, que es potestativo de la autoridad de competencia cuando:

- 1. Las conductas investigadas se refieren a una infracción del artículo 1 LDC y 101 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea consistente en la fijación de precios y de condiciones comerciales o de servicio, en el reparto de mercado, así como en la limitación o el control de la producción en el sector de transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Valencia.*
- 2. Las conductas investigadas son susceptibles de haber causado efectos irreversibles sobre la competencia durante un periodo de tiempo significativo (al menos desde enero de 2000 a marzo de 2011) y han afectado a una parte sustancial del citado mercado”.*

En su propuesta al Consejo la DI se ratifica en dichas consideraciones en respuesta a la solicitud que en las alegaciones al PCH presentaron tanto ELTC como TRANSCONT (AH 23 y 24).

TERCERO.- Descripción de las conductas investigadas. De acuerdo con el IPR elevado al Consejo y sobre la base de los hechos que constan acreditados, los principales operadores de la comunidad logística del Puerto de Valencia han estado durante el periodo objeto de la investigación, desde 1998 hasta la incoación en junio del año 2011, llevando a cabo prácticas de forma colectiva sustituyendo las actuaciones independientes y autónomas que corresponden a una actuación competitiva en el mercado, distorsionando por tanto el normal comportamiento del mercado de transporte de contenedores desde y hasta el Puerto de Valencia.

En efecto y tal como se acredita en los Hechos Probados, las Asociaciones de transportistas, tanto de empresas de transporte como de autónomos, que agrupan a los oferentes del servicio de transporte de contenedores en el Puerto de Valencia, han unificado la conducta de sus asociados fijando los precios, las condiciones comerciales del servicio y otro tipo de cargos, como las penalizaciones por paralización, y lo han hecho de consuno con los operadores demandantes de los servicios de transporte y con las concesionarias de las terminales. Y todo ello con la colaboración de la Autoridad del Puerto de Valencia y en determinados periodos con la de la propia Consellería de Infraestructuras Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valencia.

El relato de las actuaciones anticompetitivas llevadas a cabo en el Puerto de Valencia, cuya acreditación está prolijamente recogida en los Hechos Probados, es la que se recoge a continuación diferenciando, a efectos meramente explicativos, la participación de los distintos operadores según sus funciones.

Y las actuaciones descritas, cuya finalidad única es distorsionar las normales condiciones de mercado en el transporte de contenedores del Puerto de Valencia se han llevado a cabo, con acreditación en el expediente, desde 22 de diciembre de 1998, fecha en la que consta en el expediente un acuerdo sobre el importe de las penalizaciones por las paralizaciones entre, por un lado, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y, por otro, Marítima Valenciana, S.A., (HP 63) y la

fecha de incoación del expediente, en junio de 2011, aunque los acuerdos persistieran como puede desprenderse del escrito remitido por la APV en julio de 2011, en el que manifiesta que hasta que no se pronuncie la CNC, los acuerdos (de 13 de mayo de 2010 y de 9 de febrero de 2011) no se consideraran en vigor ni desplegaran efecto alguno.

Los Transportistas.

Las Asociaciones de operadores del transporte, acuerdan en su seno y fijan los precios a los que deben prestar sus asociados los servicios. Las Actas de ELTC (HP 10 a 20) y de TRANSCONT (HP 30) dan buena muestra de ello, pero no sólo lo hacen internamente en el seno de la asociación, sino que las Asociaciones los acuerdan entre sí, fijando y publicando anualmente los tarifarios a aplicar por los autónomos, por las empresas de transporte, como se puede ver en la relación de tarifarios recogida en el HP nº 31, que constan acreditados en el expediente, y que van desde el año 2000 al 2010. Los tarifarios de los distintos años tienen una estructura similar con precios cerrados para distancias hasta 200 kilómetros y precio unitario a partir de esa distancia. Al principio (año 2002) la distancia mínima era 10 Km. y la tarifa variaba de diez en diez Km., posteriormente (año 2005) a partir de 50 Km., y variaciones de 25 en 25 Kms., con lo cual la tarifa mínima era más elevada. Los tarifarios llevaban desde el inicio notas explicativas sobre las posibles incidencias e incrementos por prestaciones adicionales al transporte, que al igual que las propias tarifas se fueron perfeccionando a lo largo de los años, como se puede apreciar en el tarifario de 2010 (HP 31.19), que recoge perfectamente estructurados los precios por kilómetros, (de 25 en 25 y, los precios del transporte, así como el precio de los traslados, el de otros movimientos y el de paralizaciones) y lo hace distinguiendo el precio de venta del transporte, el precio para el transportista, con descuento del 10% y el precio para el autónomo, con descuento del 20%. Asimismo recoge las paralizaciones y otros recargos y un mayor número de notas sobre cuestiones incidentales.

Una vez establecidas la tarifas, la fijación de los precios anuales estaba regida por la aplicación del IPC y la repercusión de los precios del combustible como consta en las actas de las asociaciones y en las relaciones entre ellas (ver HP 41 a 46 y 47 a 58), sin perjuicio de que años concretos en que la situación aconsejaba no repercutir el incremento de precios no se hiciera (HP44).

La fijación de precios exhaustiva en los tarifarios en determinados periodos iba además acompañada de acuerdos entre las asociaciones de transportistas de otras condiciones comerciales y de los descuentos, reduciendo cualquier ámbito de competencia (HP 73).

Pero si estos acuerdos no fueran suficientes para distorsionar el normal funcionamiento del mercado y restringir la competencia, durante la mayor parte del periodo investigado (2002 a 2008), las Asociaciones de transportistas llegaron a acuerdos de mantenimiento y estabilización de la flota y de control de los camiones que realizaban los trabajos en el puerto mediante la creación de censos de las tres asociaciones y la asignación de distintivos para controlar el acceso al puerto, lo que

dio lugar a que las propias asociaciones establecieran un control estricto sobre el número de camiones de sus empresas asociadas, así como sobre la incorporación de nuevas empresas a la asociación, y por ende a la posibilidad de trabajar en el Puerto de Valencia (HP 76 y ss.). Finalmente en el año 2007 consiguen que la APV cree un registro de los vehículos pesados que acceden al puerto, siendo el objetivo declarado de los transportistas, no necesariamente el de la APV, el control del acceso al puerto de transportistas ajenos a las asociaciones (HP 84).

Este conjunto de acciones y la multiplicidad de iniciativas de las Asociaciones de transportistas establecidos en el Puerto de Valencia para repartirse el mercado y cerrarlo a nuevas empresas o autónomos y para anular la competencia acordando precios y condiciones comerciales comunes cristaliza, a partir del año 2008, en la creación de las denominadas *Mesas sectoriales de transporte*, en las que se pretende plasmar estos acuerdos de reparto de trabajo, de precios, de repercusión de los precios, etc., junto con nuevas medidas como asegurar una facturación mínima (HP 86 a 94).

Finalmente en los años 2010 y 2011, desde enero, se multiplican las reuniones de los operadores del puerto para establecer la denominada *“Mesa sobre el Transporte de Contenedores por Carretera en el Puerto de Valencia”* (HP 95). Los documentos de las reuniones preparatorias recogen explícitamente el objeto de los acuerdos que se pretenden, a saber: *“Tarifas de transporte incluido recargo de combustible”*, *“Forma de pago/plazos”*, *“Comisiones”*, *“Crecimiento de flotas”* (HP 99).

Como resultado de dichas reuniones el 13 de mayo se firmó el documento *“Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad en el transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia”* firmado por la APV, las empresas cosignatarias ANV y ATEIA-OLT VALENCIA y las Asociaciones de transportistas ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL (HP 101 y 102). Dicho documento recoge acuerdos sobre el establecimiento de los precios sobre la base del cuadro, *“Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera. Enero 2010”*, adjunto al documento; sobre las condiciones de pago (ir al límite 60 días); de repercusión del precio de gasóleo (cuantificado en esa fecha el incremento en un 3,5%); del importe a pagar por hora de paralización, así como otros acuerdos sobre recargos, subcontratación, crecimiento de las flotas, y finalmente el compromiso de reuniones periódicas para garantizar el cumplimiento de los acuerdos y corregir las desviaciones. Este documento viene acompañado en algunas versiones de un listado de precios concretos, similar a los tarifarios anteriormente descritos denominado *“Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (Año 2010) [V]”*.

Estas negociaciones de 2010 se produjeron en un momento de crisis y por tanto de malestar entre los transportistas, particularmente los autónomos pertenecientes a la Asociación TRANSCONT, que veían reducirse sus trabajos y por tanto sus ingresos en la medida en que las empresas de transporte podían cubrir una mayor cuota de la demanda existente, (HP 102) y en consecuencia el acuerdo de 2010 hace especial

incidencia, tal como se recoge en las Actas de las Asociaciones en “*no crecer, no aumentar el número de vehículos y colaborar con empresas y autónomos vinculados a los acuerdos*”, acordando mantener la flota que estaba operativa realmente a finales del año 2009 y principios de 2010 y en controlar mejor los vehículos, planteándose ELTC un nuevo distintivo para identificar a los vehículos de los asociados que daban cumplimiento al compromiso de autorregulación. Este control daba lugar a que las Asociaciones de transportistas se intercambiaran entre si el número de vehículos de los asociados de cada una que estaban prestando servicio en el puerto (HP 105).

Ninguna de las partes firmantes del acuerdo arriba citado niega su participación en el mismo, ni los objetivos perseguidos de estabilización de la situación del sector en un momento que califican de crítico. Algunos niegan haber acordado el documento denominado “*Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia (Año 2010) [V]*”, como anexo del acuerdo. Sin perjuicio de la consideración de dichas alegaciones en el fundamento de responsabilidad individual, el Consejo considera que el acuerdo “*Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad en el transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia*”, es en sí mismo anticompetitivo, teniendo en cuenta además la existencia de los tarifarios descritos.

No obstante la coincidencia plasmada en el acuerdo firmado en mayo de 2010, la situación del sector afectado por la crisis, hizo que las diferencias entre la condición de los distintos operadores, en concreto de los transportistas autónomos, afloraran respecto a la aplicación del mismo y antes de verano se rompieron las relaciones iniciándose transitoriamente conflictos sociales que dieron lugar a paros a lo largo del verano. Es en esta situación conflictiva cuando se activan las actuaciones de los operadores del Puerto de Valencia incorporándose a las negociaciones la Consellería de Infraestructuras Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad de Valencia.

En esta fase que va desde el verano de 2010 hasta la incoación del expediente, se multiplican las acciones dirigidas a mantener el mercado cerrado y distribuido entre los incumbentes, a través de distintas reuniones y acciones descritas que aparecen recogidas en los Hechos Probados (HP 106 y ss.) y que de forma esquemática son: reuniones, entre otras, la de 20 de septiembre de 2010, entre la APV, la ANV, MSC, ATEIA-OLT VALENCIA, la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ELTC, con el apoyo de la Consellería y que tienen como objetivo reactivar la Mesa (HP 110); reuniones de 2 de noviembre y 21 de diciembre de 2010 en las que se acuerda que la Fundación Valenciaport realice un “*Estudio de costes y cálculo del recargo por combustible por parte de la Fundación Valenciaport*” así como que sea esta Asociación quien se ocupe de hacer los cálculos de las actualizaciones del recargo por combustible, lo que finalmente la APV encarga a la Fundación en el mes de diciembre (HP 112 y 113); a principios de febrero la APV remite un texto para firma denominado “*Mesa sobre el sector del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia (Consellería de Infraestructuras y Transporte, Autoridad Portuaria de Valencia, Asociación Naviera Valenciana, ATEIA, ELTC, Transcont y*

Transconval); y por último, tal como consta en las Actas de ELTC, en fecha de 10 de marzo de 2011, desde el correo electrónico de la Asociación de ELTC se envió a la Junta Directiva de ELTC una comunicación trasladando el contenido de la reunión de la Mesa de Transporte de ese mismo día. En la Mesa se discutió si procedía incluir en la orden de transporte el “*precio del servicio*” y “*el plazo de pago del servicio*” y desde la Asociación se planteó pensar sobre esas cuestiones (HP 120).

Se aprecia en estas actuaciones de 2010/2011 las dificultades de hacer cumplir algunos de los acuerdos, que en años anteriores se venían aplicando, lo que lleva a los operadores, al menos a algunos de ellos a plantear conflictos sociales y a que se involucren las autoridades públicas tanto la Autoridad Portuaria como posteriormente la Consellería, como garantes de la ejecución de las medidas más arriba recogidas, y por tanto como cooperadores necesarios de la distorsión de la competencia.

Del relato más arriba recogido de los hechos, es manifiesta la coordinación en el seno de las Asociaciones y de éstas entre sí, acordando los precios del transporte y de otro tipo de servicios realizados por los transportistas (ej. revisión aduana) así como otro tipo de compensaciones como las paralizaciones y la difusión de las mismas, cerrando el Puerto de Valencia a transportistas ajenos a estas asociaciones con la utilización de distintivos y adhesivos entre los años 2002 y 2008 o con la promoción a partir de 2008 de iniciativas como las Mesas Sectoriales, cuyo objetivo declarado eran los acuerdos entre las partes participantes en las mismas sobre precios, reparto del trabajo, etc.

Como se desprende del relato, los actores principales son los transportistas, pero también el resto de operadores del Puerto de Valencia aquí imputados, es decir los transitarios y consignatarios y las empresas concesionarias de terminales del puerto, así como las autoridades públicas, que han participado y se han coordinado con los transportistas en distintos momentos del periodo investigado, siendo por tanto partícipes en la distorsión de la competencia, si bien sea con distinta responsabilidad como posteriormente veremos. A continuación se recoge de forma específica la participación en los acuerdos anticompetitivos de dichos agentes.

Los Transitarios y Consignatarios (ANV y ATEIA-OLT VALENCIA)

Los transitarios y consignatarios son los demandantes de los servicios de transporte, y según las actas de ELTC son receptores habituales de notificaciones de los acuerdos de las Asociaciones sobre precios, los tarifarios, y se reúnen con ellos de forma periódica (HP 24, 37, 53). A partir de las reuniones para las Mesas de transporte en el año 2008, tanto ANV como ATEIA-OLT VALENCIA participan en las mismas (HP 88, 97) y firman el acuerdo “*Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad en el transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia*” de 2010 (HP 101) y son parte de múltiples reuniones desde ese momento (HP 104, 107, 110, 111, 115, 119 y 122).

Los gestores de Terminales Portuarias (TCV, MSTC, NOATUM).

Como se recoge en la descripción de las partes de los hechos probados estas empresas son concesionarias de la explotación de las terminales portuarias y por

tanto, es en sus espacios donde se realizan los trabajos de carga y descarga de los contenedores que se transportan con origen y destino en el Puerto de Valencia. No son los contratantes/demandantes del transporte pero son partícipes en la ejecución de determinados acuerdos, en concreto los relativos a fijación de las compensaciones por los retrasos que se producen en la carga y descarga y que hace que los transportistas tengan periodos de espera y por tanto no computados en la tarifa de transporte. Tales periodos de espera de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM) y, anteriormente, por el artículo 22 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) podrán ser retribuidos en las condiciones descritas salvo pacto en contrario, (*“1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba o desestiba y descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización. 2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato. 3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.”*). Ahora bien lo que no prevé la Ley es que dichas compensaciones deban ser únicas y mucho menos que se deban acordar colectivamente. Los acuerdos de unificación y de las compensaciones alcanzadas en el seno de las asociaciones, tendrían dificultad de aplicarse por cada uno de sus asociados si no tuvieran la colaboración precisamente de las terminales, de forma que se cercenaba toda posibilidad de que los transportistas pudieran llegar a acuerdos distintos de los fijados por sus asociaciones y homogeneizándose de ese modo la compensación, que la propia LCTTM, a pesar de su minuciosidad, mantiene como parámetro competitivo al fijar la compensación como potestativa (*el porteador podrá exigir*) y su cuantía sometida a pacto entre las partes, con un mínimo.

El primer Acuerdo de fijación de la compensación por retrasos que consta acreditado en el expediente data de 1998 y lo firman las asociaciones de transportes ELTC y TRANSCONT y con una terminal, la denominada Marítima Valenciana, S.A, (HP 63). Tal como consta en Acta de la ELTC de 2 de septiembre de 2003, las mismas asociaciones de transporte llegan al acuerdo con TCV y posteriormente firman un acuerdo el 18 de febrero de 2004 para implantar unas indemnizaciones únicas y crear una comisión de seguimiento del cumplimiento del acuerdo, y el 10 de mayo de 2004 firma el acuerdo denominado: *“Acuerdo de normalización de las*

operaciones del transporte terrestre”, en el que además de las asociaciones de transportistas también firma la ANV (HP 64 y 65).

En marzo de 2006, Marítima Valenciana (NOATUM) firma con ELTC y con TRANSCONT un *“Acuerdo sobre paralizaciones Marítima Valenciana/Transporte Terrestre”* por el que se adhiere al acuerdo de 10 de mayo anteriormente citado, e igual hace en febrero de 2007 MSTC (HP 67).

Y estos acuerdos multilaterales entre las asociaciones de transporte y las concesionarias de las terminales, que cierra la posibilidad de competir en un aspecto adicional al precio del transporte, se hace estable y se prorroga actualizando su importe hasta el año 2011 (HP 69)

Las autoridades (la APV y la Consellería).

Finalmente en esta estrategia de los operadores del Puerto de Valencia relacionados con el transporte de contenedores desde y hasta dicho puerto, de cerrar este mercado a la competencia, es necesario describir la participación de las autoridades públicas.

En primer lugar la APV es el organismo competente para gestionar el Puerto de Valencia y por tanto presente en las operaciones que se desarrollan en el mismo. Pero este expediente solo tiene por objeto su participación en aquellas cuestiones o acuerdos contrarios a la norma sobre la competencia y en aquellas no prescritas, puesto que si bien ha participado en la firma de los primeros acuerdos sobre la fijación de las indemnizaciones por retrasos, como consta en los HP, no lo ha hecho en las actualizaciones de las mismas y por tanto la DI no le imputa dichas acciones.

Y en ese sentido consta en el expediente su participación en la creación de un registro de vehículos pesados del Puerto de Valencia en 2007, que si bien podría no tener en su concepción una finalidad no reprochable, se ha demostrado como un instrumento para controlar la entrada de vehículos en el puerto, permitiendo ejecutar los acuerdos de restricción de la oferta y de reparto entre las asociaciones de transporte imputadas (HP 84). Posteriormente la APV participó de forma activa en todas las reuniones de la creación y seguimiento de los acuerdos de las *Mesas de Transporte* (HP 87), poniendo por ejemplo al servicio de la ejecución de los acuerdos a la Fundación Valenciaport (HP 113); o comunicando los acuerdos sobre aplicación del recargo de combustible (*“la APV trasladó a todos el comunicado que se haría público recogiendo el compromiso para la aplicación de la cláusula”*) (HP 121).

En resumen la APV participó en la implementación de los acuerdos anticompetitivos y era consciente de que dicha actuación no era la que corresponde a la autoridad gestora del puerto y así lo hizo constar en su escrito de 14 de julio de 2011, una vez incoado el expediente, en el que *“(...) para este organismo el contenido de los referidos acuerdos [de 13 de mayo de 2010 y de 9 de febrero de 2011], mientras la CNC no se pronuncie sobre la conformidad de los mismos a la legislación en materia de Competencia, no se consideran en ningún caso en vigor ni despliegan efecto alguno, al tiempo que les reiteramos que, sin perjuicio de abundar en ello en las alegaciones que al respecto esta Autoridad Portuaria efectuará en su momento, en*

la actuación llevada a cabo por ésta, en ningún caso, formó parte del acuerdo de mayo de 2010” el documento incorporado al expediente bajo el título “Tarifas de referencia para el transporte de contenedores del Puerto de Valencia”.

Por lo que se refiere a la Consellería, tal como consta en los HP entra en escena en septiembre de 2010, y según se deduce de la información disponible trataba de restablecer el normal servicio del Puerto de Valencia (HP 110 y ss.), buscando el acuerdo de las distintas partes del conflicto que en aquellos momentos estaban enfrentadas, si bien lo hacía facilitando prácticas colusorias contrarias al artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE.

CUARTO.- Alegaciones de las partes. Todas las imputadas han alegado lo que en derecho les convino, tanto en la fase de instrucción como una vez cerrada ésta, a la Propuesta de Resolución (PR) de la DI y han solicitado la práctica de pruebas y la celebración de Vista. El Consejo, de forma motivada según lo previsto en el artículo 51.1 de la LDC, por Acuerdo de 30 de abril de 2013, instó la práctica de las pruebas y de las actuaciones complementarias que consideró necesarias y denegó el resto de las pruebas y la celebración de Vista por no considerarlas justificadas ni necesarias para la resolución del expediente, ni afectar al derecho de defensa de los imputados (AH nº 36).

La DI ha dado cumplida respuesta a las alegaciones presentadas por las partes al PCH en el apartado V.1 de la PR. No obstante a continuación se hace un resumen de las alegaciones de las partes a la Propuesta de Resolución de la DI, que reiteran las realizadas al PCH, así como de las recibidas en el trámite de valoración de prueba.

En este Fundamento el Consejo procederá a dar respuesta a algunas de ellas en tanto que, la respuesta a las alegaciones sobre inaplicabilidad del artículo 1 de la LDC, amparo legal, confianza legítima, responsabilidad y sanción se recogerá en los fundamentos correspondientes una vez calificada la conducta por el Consejo.

1. Alegaciones sobre el órgano competente para conocer las conductas objeto del presente expediente.

Disiente ANV de la asignación del caso a la CNC porque defiende que el mercado objeto de análisis es el del transporte de contenedores por carretera a/o desde el Puerto de Valencia, y que la finalidad de esos servicios no es la importación o exportación de mercancías -más propias del tráfico marítimo- sino la entrega o recepción de cargas que han sido/van a ser trasladadas por mar, por lo tanto es un mercado esencialmente local o autonómico; no nacional y que el mercado afectado no supera los límites de la Comunidad Valenciana, siendo por tanto competencia de la autoridad de competencia autonómica, mostrando su desacuerdo con la DI que considera que los efectos de los acuerdos enjuiciados trascienden del mercado valenciano.

Respuesta:

El Consejo ya se ha pronunciado sobre la competencia de la CNC en conductas similares, (por todas Resolución de 10 de enero de 2013, TRASCONT). Y es que frente a lo alegado por ANV, el que las conductas se realicen en el mercado del transporte de contenedores y no en el del transporte marítimo no impide para que los efectos de dichas conductas afecten a todas las mercancías que entran y salen del Puerto de Valencia en contenedores y que deben ser llevadas o sacadas del mismo en medios de transporte por carretera. Por tanto, afecta a la condiciones de competencia del Puerto de Valencia y de las mercancías en contenedores que por él transitan, tanto nacionales como del exterior. Por ello dichas conductas no solo afectan a un ámbito superior al de la Comunidad Valenciana, sino que afectan a los intercambios comunitarios, y tal como dispone en su artículo 3 el Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado, cuando las Autoridades de Competencia de los Estados miembros apliquen el Derecho nacional de la competencia a los acuerdos, decisiones de asociaciones de empresas o prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros, aplicarán también a dichos acuerdos, decisiones o prácticas del artículo 101 del TFUE. Y de acuerdo con el artículo 1, 5, d) Ley 1/2002 de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, corresponderá en todo caso al Estado la aplicación de las normas de competencia comunitarias.

2. Alegaciones sobre defectos e irregularidades en el procedimiento, indefensión, prescripción.

Varias de las entidades imputadas, entre ellas, ANV, TRANSCONVAL, TCV y MSCTV, alegan que la PR adolece de graves defectos procedimentales al no especificarse suficientemente qué ilícitos se imputan a cada una de las partes y al no concretarse la sanción o posibles atenuantes que se propone para cada una de ellas, por lo que consideran que estas deficiencias generan indefensión, una importante carga de inseguridad jurídica y determinan la nulidad del procedimiento.

Concretamente, MSCTV hace referencia a *“la absoluta falta de concreción y motivación del Acuerdo de Incoación”* sobre las razones que llevaron a incoar un expediente contra esta entidad. También alega lo que llama *“el heterodoxo manejo de los tiempos”* y considera que aunque se le haya permitido presentar alegaciones, acceder al expediente y proponer pruebas en cualquier momento del procedimiento, el hecho de que se ampliara la imputación a esta parte tras 16 meses de instrucción del expediente le coloca en una situación de discriminación respecto a otros imputados a la hora de articular su defensa.

FVET por su parte alega indefensión debido a la infracción procedimental cometida por la DI en la notificación de la PR, puesto que ésta fue remitida a la propia sede de FVET y no así como venía siendo en el resto del procedimiento a sus representantes legales, perdiendo así tres días del periodo de alegaciones de 15 que otorga la LDC. Adicionalmente refuta que la DI no haya querido concederle una ampliación del

plazo solicitado para la presentación de las alegaciones a la PR, agravado por el hecho de su reciente imputación en el expediente, en junio 2012, de ahí que considere que se ha mermado su derecho de defensa. Por todo, solicita al Consejo la declaración de la nulidad de la PR practicada en la sede de FVET, y las actuaciones posteriores, puesto que a su juicio se ha vulnerado el art. 11.1 del RDC.

Por otro lado, TCV alega indefensión derivada de la vulneración del art. 34 del RDC, puesto que entiende que la PR ha sido dictada prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido. Entre otras cosas, alega que si lo que se persigue son las prácticas restrictivas en el mercado de transporte terrestre de mercancías por carretera, ella no participa en dicho mercado, que las paralizaciones que están presentes en los tarifarios de los transportistas, son indemnizaciones a pagar por el cargador que sí interviene en dicho mercado y no las de las terminales, que no son un *precio* en el sentido del art. 1 de la LDC y del 101.1 del TFUE. Que la terminal tan solo tiene una relación extracontractual y tangencial con el transportista.

ANV y TRANSCONT Comunidad Valenciana no consideran que pueda calificarse que ha existido una conducta continuada ya que no ha quedado acreditado un patrón continuado de comportamiento ilícito ni que responda a un plan preconcebido.

La APV en la fase de prueba, escrito de 14 de junio de 2013, alega indefensión en el procedimiento por no haber tenido acceso a las alegaciones a la Propuesta de Resolución de las restantes imputadas que estaban catalogadas como confidenciales.

Respuesta:

Por lo que se refiere a las alegaciones formales de irregularidades en el procedimiento, o discriminación, derivadas de que las incoaciones se realizaron en distintos momentos temporales o que la notificación se hizo a la imputada y no a sus representantes legales (FVET), este Consejo no puede admitirlas por cuanto ninguna de las partes ha visto mermado en ningún caso su derecho de defensa, disponiendo del plazo reglamentario para alegar y defenderse, tanto frente a las imputaciones del PCH, como posteriormente de la PR, y la diferencia en la fecha de incoación no afecta en ningún caso al ejercicio de dicho derecho. Y por lo que se refiere a la alegación de FVET, este Consejo ya ha dado cumplida respuesta en su Resolución de fecha 10 de enero de 2013 de inadmisión de recurso presentado por no haberse acreditado indefensión alguna en la notificación.

Tampoco encuentra el Consejo que exista indefinición en las imputaciones realizadas por la DI, más bien la DI especifica de forma exhaustiva las acciones de distinto tipo que ha llevado a cabo cada uno de los imputados en lo que constituye una distorsión de las condiciones de competencia del mercado de transporte de contenedores desde y hasta el Puerto de Valencia. Como posteriormente fundamentará el Consejo, son dichas acciones las que conforman la distorsión del mercado y la infracción, y es la participación de todos los agentes en dichas actuaciones, cada uno en el ámbito de sus operaciones, lo que ha permitido que la

distorsión del mercado y por tanto la infracción, pudiera mantenerse y perpetuarse a lo largo de los años.

Y por lo que se refiere a las alegaciones de APV de falta de acceso a las alegaciones a la PR, debido a un problema informático, la Secretaría del Consejo solucionó el mismo dándole acceso a todas las partes. A este respecto, la doctrina del Tribunal Constitucional ha señalado reiteradamente que “*no todo efecto o irregularidad procesal supone automáticamente la existencia de una situación de indefensión constitucionalmente relevante*” (STC 64/1993, de 1 de marzo) sino que “*es necesario acreditar la efectiva concurrencia de un estado de indefensión material y real*” (STC 78/1999, de 26 de abril).

3. Alegaciones relativas a la inaplicabilidad del artículo 1 de la LDC y aplicación del artículo 1.3 de la LDC.

Las imputadas no transportistas y en concreto **ATEIA-OLT y ANV** alegan que no pueden ser responsable de un acuerdo que se les ha impuesto y del que no formaron parte, alcanzado por las asociaciones de transportistas, que son las que se han concertado y con las que tiene obligación de negociar y contratar. Que son las perjudicadas de los acuerdos, que actúan en nombre de sus clientes, se encargan de contratar el transporte, buscando lograr el porte más barato en nombre de su principal, lo que se contrapone con las pretensiones de los transportistas que buscan precios más elevados.

Por su parte las tres terminales, **NOATUM, MSCTV y TCV** alegan individualmente cada una de ellas que el acuerdo entre las terminales, y las asociaciones no puede considerarse un acuerdo anticompetitivo, en todo caso podría serlo el acuerdo entre las asociaciones pero no el contrato de las terminales con las asociaciones. Y TVC añade que no es contrario a la normativa de competencia por cuanto su finalidad era mejorar la calidad y la celeridad de las operaciones terrestres. En todo caso de considerarlo que es un acuerdo sobre condiciones comerciales considera que no sería anticompetitivo, puesto que no es un acuerdo de precios ni de reparto de mercado, sino de resarcimiento de un perjuicio y que no deja de ser la aplicación de la negociación prevista por la normativa respecto a tales compensaciones. En última instancia alegan que incluso de considerarse que afecta una variable competitiva no tiene efectos, dado que la misma es tan irrelevante económicamente para las terminales que debe considerarse de mínimos.

MSCTV invocando la Resolución del TDC en el expediente 309/91, *Ford, España*, dice que no puede ser responsable de un “*acuerdo*” por contratar con las asociaciones, que además existe una obligación legal de hacerlo, sino únicamente podrán ser imputadas las asociaciones que informaron los criterios (ELTC y TRANSCONT), ya que entiende que los pactos previos entre asociaciones sobre términos de negociación con terceros no son imputables a los terceros que negocian en última instancia.

ELTC alega que en los acuerdos sobre recargo por combustible, indemnizaciones por paralización y reducción de plazos de pago existen eficiencias que han sido

trasladadas al consumidor. Y **TCV** alega que aunque no pesa sobre ella la prueba se producen eficiencias por lo que la conducta debería incardinarse dentro de la exención legal del art. 1.3 de la LDC y 101.3 del TFUE. Y añade que el acuerdo de 10 de mayo de 2004 ha ayudado al aumento del volumen de carga en el puerto lo que ha supuesto un aumento de la oferta del mercado del transporte de mercancías, lo que supone también una indudable dinamización competitiva del mismo. El hecho de aumentar el volumen de operaciones facilita que se verifiquen descuentos por volumen lo que redundará en una reducción de los precios. Argumenta que el escenario de la negociación individual que quiere la DI aumentaría los costes de la terminal y del transportista, incidiendo directamente en la competitividad del transporte por carretera de mercancías. Añade que el citado acuerdo se aplica a todos los transportistas y que su finalidad es que se refuerce el concepto de garantía del servicio.

La Consellería por su parte señala que el acuerdo de 9 de febrero de 2011 sobre iniciativas para la promoción de la estabilidad en el sector, acuerdo que entiende la CNC puede considerar prohibido por el art. 1 LDC y el art. 101 TFUE, dice que debe defenderse a la luz del art. 1.3 de la LDC, puesto que fue imprescindible para no acabar con la competencia en el mercado y que se dictó aplicando estrictamente lo dispuesto en el art. 38 de la Ley 15/2009 y art. 21 de la Orden de 25 de abril de 1997.

4. Alegaciones relativas a la exención legal, art 4.1 LDC.

La APV alega que actuó en todo momento con amparo legal (normativa reguladora de la actividad de la APV) y por tanto, su comportamiento está exento por aplicación del art. 4.1 de la LDC.

ELTC, MSCTV, TCV y NOATUM alegan de manera similar que las conductas investigadas están amparadas legalmente en virtud del artículo 4.1 de la LDC y muestran su desacuerdo con el rechazo de la exención que expone la DI en el párrafo 129 de la PR. Defienden en base a lo argumentado por el TS en su Sentencia de 6 de julio de 2020 (Repsol Butano) que la exención legal opera no solo si la Ley, en este caso, la LOTT, la LTCTTM y la Ley de Puertos, obliga sin ningún género de duda a llevar a cabo la conducta, sino también cuando la Ley simplemente contempla la posibilidad de que dicha conducta tenga lugar.

Concretamente, NOATUM aduce que el acuerdo de 26 de marzo de 2006 se celebró bajo el amparo legal de la LOTT, que en su artículo 22 permite que la terminal y los transportistas acuerden indemnizaciones superiores al mínimo en *concepto de paralización*, sin requerir que deban ser necesariamente acuerdos individuales.

MSCTV insiste en que ha actuado en estricto cumplimiento de la legislación vigente lo que demostraría la ausencia de intencionalidad y de finalidad anticompetitiva, requerido por el art. 63 del LDC, pues además del elemento objetivo, debe concurrir el elemento subjetivo, esto es que se aprecie dolo o culpa en la actuación enjuiciada, para poder proceder a imponer una sanción. Es más, alude a lo declarado por la AN en la Sentencia de 17 de octubre de 2012, para descartar que haya existido dicho

elemento subjetivo por parte de MSCTV al existir “una interpretación jurídica razonable de las normas aplicables”, de manera que no puede resultar ser responsable y por ende sancionado.

5. Alegaciones relativas al principio de confianza legítima y buena fe y a la coerción.

En mayor o menor medida todos los imputados, y en particular los no transportistas, remitiéndose a Sentencias recientes (Sentencia de la Audiencia Nacional de 15 de octubre de 2012, Expte. S/0167/09, Productores de uva y mosto de Jerez) alegan actuación de buena fe y confianza legítima por la participación de la Autoridad Portuaria y en su caso de la Consellería y consideran dicha situación como una eximente total de responsabilidad por faltar el elemento subjetivo requerido por el artículo 63 del LDC y, en todo caso, consideran que debe ser tenido en cuenta al fijar la sanción.

Para MSCTV, frente a la consideración de la DI, la APV es autoridad competente para fijar variables de competencia en virtud de la Ley 48/2003 de Puertos de Interés General (art. 76) que le otorga prerrogativas en materia de competencia.

La ELTC se apoya en la Sentencia de la AN de 17 de octubre de 2012 (FJ 7º) para alegar que concurren los presupuestos para la aplicación del principio de confianza legítima con exclusión del elemento subjetivo (culpa o dolo) requerido para la aplicación de cualesquiera sanción.

ATEIA-OLT alega que su participación en principios y compromisos relativos a la normalización de la actividad del transporte de contenedores en el Puerto de Valencia de mayo de 2010, vino amparada por la APV y la Consellería (epígrafe 147 PR). Explica que ella no asistió a la Mesa sobre el Sector del Transporte, sino que figuran transitarios asociados a título individual, por lo que además de no ser responsable, también actuaría el principio de confianza legítima por estar presentes la APV y la Consellería. En mismo sentido, alude a la intervención del Ministerio de Fomento y su acuerdo con el Comité Nacional de Transporte (11/06/2008) sobre la actualización de cláusulas sobre el precio del contrato del transporte, las paralizaciones, etc.

6. Alegaciones relativas a la situación de conflicto del sector del transporte en el Puerto.

Las empresas distintas de las Asociaciones de transporte por contenedores por carretera, e incluso las asociaciones ELTC y TRANSCONVAL, ponen de manifiesto en sus escritos la delicada situación económica del Puerto de Valencia, y aluden a los conflictos sociales, la existencia de coacciones, amenazas e intimidaciones y describen los actos vandálicos y enfrentamientos entre diferentes agentes económicos que operaban en las actividades portuarias, solicitando que se tengan en cuenta como eximente de la responsabilidad. Aluden al reconocimiento de la DI de la existencia de instigadores y de la coerción por parte de los mismos.

La ANV, por ejemplo, alega que no se le puede calificar como responsable de los ilícitos que se le imputan puesto que su voluntad no era libre ya que estaba sometida

a graves coacciones, prueba de ello es la contraposición de intereses de ANV y las asociaciones de transportes de contenedores por carretera. Argumenta que no tenía la más mínima disposición a pactar o aceptar los precios, costes y demás condiciones haciendo oídos sordos a las peticiones de las asociaciones de transportistas hasta principios de 2010. Explica que la situación se volvió insostenible a finales de 2009 y principios de 2010, lo que le obligó a asistir formalmente a las reuniones y firmar acuerdos, y concluye que *“la avalancha de actos delictivos que sufrió ANV determina que falte el requisito básico de culpabilidad”*. Esta Asociación en consecuencia rechaza que la DI le impute haber participado en un ilícito durante el periodo 2002-2008, ya que se basa en documentos internos de las asociaciones de transportistas que solo evidencian su interés por que aceptaran sus propuestas.

Respuesta:

No niega el Consejo la especial responsabilidad de alguna de las partes, en concreto ELTC y TRASCONT COMUNIDAD VALENCIANA, en la infracción para la que el órgano instructor propone se les aplique un agravante, pero la posible actuación dolosa de instigación a la infracción de las citadas asociaciones de transportistas no exime al resto de las partes, que son empresas importantes y a la propia Autoridad Portuaria, de la responsabilidad que les compete por haber participado activamente en los acuerdos y no haberlos denunciado. Más aún, en fechas en las que eran conocedoras de que estaban participando en una infracción de las normas de competencia puesto que con fecha 1 de abril de 2008, la Resolución del Consejo de la CNC en el *Expte. 623/07, Transportes Barcelona*, así lo había declarado.

7. Alegaciones sobre la ausencia de efectos de las conductas imputadas.

En general las imputadas alegan ausencia de efectos.

ELTC alega que de la documentación que hay en el expediente, actas de las juntas directivas o de las asambleas de ELTC, no pueden desprenderse efectos para el mercado, dado que los asociados no tomaban como obligatorias las valoraciones que se efectuaban y porque la Asociación en ningún momento aplicó *“castigo”* disciplinario a algún asociado que obraba libremente.

TRANSCONT Comunidad Valenciana alega que la DI no puede afirmar que se haya producido un reparto de clientes entre ELTC, TRANSCONT y TRANSCONVAL, ya que en su caso, los transportistas autónomos no pueden elegir ni repartirse los clientes, puesto que es el intermediario de transporte quien elige al transportista para que realiza el trabajo, fijando además el precio.

La FVET declara que no tiene constancia de que se hubiera adoptado un acuerdo del alcance que señala la DI en el seno de la reunión de 20 de septiembre de 2010, ni que los asistentes tuvieran capacidad para implementar dicho acuerdo.

ANV argumenta que no hay ninguna prueba de que las prácticas incidieron directamente sobre la competitividad del Puerto de Valencia ya que las estadísticas muestran una realidad diferente, dice que en los últimos años los números del puerto son cada vez mejores.

Finalmente TCV alega ausencia de efectos de la conducta que se le imputa, el acuerdo sobre las indemnizaciones por paralizaciones, y dice que no se han producido tales efectos porque no tiene aptitud para producirlos porque no es anticompetitivo. A su juicio, la autoridad de competencia no está obligada a certificar la producción de efectos anticompetitivos actuales, pero sí lo está a demostrar la capacidad de la conducta de producir efectos potenciales contrarios a la competencia.

8. Alegaciones sobre la determinación de la sanción.

En relación con la sanción las asociaciones de transportistas, y más concretamente ELTC y TRANSCONT Comunidad Valenciana disienten de la consideración de la DI respecto a su papel de instigadores y por tanto merecedores de un agravante. TRANSCONT dice que ningún mensaje, ninguna medida y ningún pacto suscrito por TRANSCONT Comunidad Valenciana, sobre los que se basa la DI para considerar que concurren circunstancias agravantes, aparecen mínimamente acreditados. ELTC alega que si como dice la DI, el resto de operadores estuvieran realmente “coaccionados” durante 13 años, como se defienden por pura conveniencia, debieron en algún momento haberse opuesto.

ANV por el contrario solicita al Consejo que tenga en cuenta que no fue actora ni inductora de las prácticas objeto del expediente, que su participación se debió a las amenazas, coacciones e intimidaciones de las asociaciones de transportistas y a la petición de intervención de APV y la Consellería, dos administraciones públicas, que se negó a adoptar ningún acuerdo; que los acuerdos y prácticas restrictivas del presente expediente no tuvieron eficacia alguna ya que los incumplimientos eran constantes y el Puerto no ha parado de crecer, de ahí que no haya efectos perniciosos sobre el mismo; que la DI no aporta pruebas sobre cuotas ni delimita las dimensiones del mercado; que no participó en las reuniones en el periodo 2002-2009 y que no cabe responsabilizarle de las prácticas acaecidas en 2010-2011.

ATEIA-OLT solicita que sean tenidas en cuenta todas las atenuantes pues de haber cometido alguna infracción ha sido sin su voluntad, además los hechos acreditan su escasísima intervención (a su juicio, en nada alteró los mercados) y que una sanción afectaría gravemente a las empresas asociadas en las actuales coyunturas económicas.

TCV solicita que en caso de mantener la imputación no se le sancione por no concurrir el elemento subjetivo que justifique la imposición de la sanción, al no haber ni dolo ni intencionalidad, culpa o negligencia en su actuación.

La Consellería alega la vulneración de los principios de tipicidad y responsabilidad. Manifiesta que nunca la Consellería puede ser responsable de la conducta tipificada en el art. 62.4.a de la LDC, dado que este precepto exige expresamente que la conducta descrita en el art. 1.1. LDC sea realizada por empresas competidoras entre sí, siendo este requisito uno de los elementos del tipo infractor, y frente a lo que la DI le imputa en el punto 187: *“En cuanto a la actuación de la APV y la Consellería, la Dirección de Investigación considera a estas dos partes como operadores públicos*

que se han extralimitado en sus competencias y no han actuado con la diligencia que debieran, lo que ha facilitado o contribuido a que distintos operadores del Puerto de Valencia suscribieran acuerdos sobre variables esenciales para garantizar la competencia”, alega que no se excedió de sus competencias, puesto que según lo establecido en el art. 4.3 de la Ley 30/92, la Consellería no podía negarse a acudir a la reunión dado que otra administración, la APV, le estaba solicitando colaboración dentro del ámbito de sus competencias.

FVET alega que, en todo caso, solo se le podría considerar como participante en la infracción el día 20 de septiembre de 2010, puesto que es la fecha de la reunión a la que asistió, sin que esté acreditado ni haya participado en ninguna actividad posterior.

9. Valoraciones de la partes sobre las pruebas practicadas.

La práctica de la pruebas propuestas por la partes y aceptadas por el Consejo, no han aportado a juicio de éste ningún elemento exculpativo de las imputadas que las propusieron. Las empresas que presentaron escritos de valoración de prueba insistieron en sus argumentos anteriores:

La ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE DE CONTENEDORES (ELTC) en escritos de 17 y 28 de junio de 2013 argumenta que el objeto de los requerimientos a la APV, TRANSCONT, TRANSCONVAL y ELTC, era acreditar que el acceso al Puerto de Valencia era libre mediante la confrontación de los datos referentes a los transportistas que efectivamente trabajan en el Puerto de Valencia, cuya determinación se solicitaba a la APV, y a los transportistas asociados a una de estas asociaciones. Ante la negativa de las otras asociaciones de aportar la información, la propia ELTC concluye que dado que la información facilitada por la APV es de contenido confidencial y que TRANSCONT y TRANSCONVAL no han atendido al requerimiento del Consejo de la CNC, no puede deducir conclusión alguna.

En cuanto a los requerimientos al Juzgado de Instrucción nº3 de Valencia, ELTC deduce que los hechos denunciados por ATEIA no han podido imputarse a ningún sujeto, habiéndose dictado auto de sobreseimiento provisional.

Por otra parte, en lo referente a la información de FVET relativa a la denegación de la incorporación solicitada a esta Federación de TRANSCONVAL, ELTC destaca que esto se debió especialmente a los conflictos de interés y la incompatibilidad con ELTC que ya formaba parte de la Federación.

En todo caso se reitera en su consideración de la existencia de confianza legítima.

TRANSCONT, que no aportó la información solicitada sobre sus empresas asociadas, reitera que no existe registro de la gran cantidad de transportistas que operan con punto de destino y/o origen en el Puerto de Valencia lo cual, por otro lado, sería imposible, tratándose una actividad que no requiere autorización alguna, que las pruebas acreditan que entre todos los operadores del Puerto de Valencia existen intereses diversos y algunos contrapuestos y nunca ha existido un acuerdo de entre ellos, de ahí la situación de conflictividad, y reitera la solicitud de vista.

TRANSCONVAL, que solicita que sea confidencial su escrito y toda la información solicitada y aportada por la APV, porque dice viola la normativa de protección de datos, alega que además los datos aportados sobre volumen de órdenes de transporte de cada una de las empresas relacionadas no es significativo, porque no supone que sean esas empresas quienes lo realizan sino que, como ocurre en multitud de ocasiones, son cedidas a terceros, por medio de la figura de la subcontratación.

FVET alega que las pruebas practicadas ante el Consejo no hacen ninguna referencia su intervención en los hechos imputados por la DI, reafirmando así la ausencia de prueba de cargo en el expediente para su imputación y reitera que nunca ha formado parte de la llamada "*Mesa sobre el Transporte de Contenedores por Carretera en el Puerto de Valencia*", y que fue convocada a la reunión de 20 de septiembre de 2012 por la Administración reguladora del sector del transporte en conflicto, por lo que FVET, como miembro de la Junta Superior del Transporte cuya función es asesorar y auxiliar a la Consellería de Industria y Transporte de la Generalitat Valenciana, considera que no es imprudente entender que actuó en el cumplimiento de los dictados de la Administración.

La ANV considera que los documentos y pruebas que se han incorporado al expediente refuerzan su posición pues acreditan dos extremos esenciales a efectos de la imputación de la infracción o, en su caso, de la determinación de la sanción: de un lado, que su participación no fue voluntaria; de otro, que la ausencia de eficacia de los acuerdos debe tener por consecuencia la ausencia de sanción. Reitera que su asistencia a las reuniones y la firma de acuerdos fue como consecuencia de las coacciones y violencia empleada por las asociaciones de transportistas de contenedores por carretera y por el requerimiento a participar de la Administración Pública y se remite a las Sentencias de la Audiencia Nacional de 15.10.2012 y de 17.10.2013 en las que se anulan las sanciones impuestas al no existir dolo o culpa en los infractores, porque dice se dan los mismos elementos, sector en crisis, marco normativo de gran complejidad participación de la Administración, y divulgación de los acuerdos en medios de comunicación, lo que llevan a excluir el elemento intencional en la actuación de la ANV.

ATEIA-OLT, reitera que no participó en ningún acuerdo colusorio sobre tarifas y se remite como prueba a la denuncia que interpuso ante la Comisaria de Policía por falsedad de documento por la incorporación de una lista de precios, que ella no acordó, al documento de mayo de 2010, como ha quedado acreditado en la prueba en la que el Juzgado ha aportado testimonio de que con fecha 30.9.10 se dictó Auto de Sobreseimiento provisional por el Juzgado de Primera Instrucción nº3 de Valencia. En consecuencia solicita se le exonere de responsabilidad.

APV en su escrito de 28 de junio de 2013 considera que ha quedado probado que actuó en estado de necesidad, en el marco de sus competencias como autoridad pública atribuidas por Ley, y en la confianza legítima de que el Gobierno de la Comunidad Valenciana también estaba presente y de acuerdo en encontrar una solución, y entendiendo que el acuerdo de 13 de mayo de 2010 estaba amparado

por lo dispuesto en la Ley 15/2009 y la Orden Ministerial FOM/2184/2008, remitiéndose a la Sentencia de la Audiencia Nacional de 21 de marzo de 2013, en el expediente S-167/09, Productores de Uva y Mosto de Jerez

Sobre la prueba realizada a solicitud de ELTC consistente en que la APV aportara determinada información, alega que efectivamente aportó la información que estaba a su disposición por ser la gestora de la plataforma *valenciaportpcs.net*, pero que igualmente advirtió de que esa información no era completa o no reflejaba la realidad del transporte de mercancías por carretera en el Puerto de Valencia por los siguientes motivos: la APV no tiene un registro de transportistas que operan en el puerto; el uso de *valenciaportpcs.net* en ningún caso es obligatorio para ningún usuario/operador del puerto y dicho portal no dispone de datos operativos anteriores al 1 de enero de 2008; no todos los usuarios registrados en *valenciaportpcs.net* con el perfil de "transportista" son en realidad empresas de transporte; y el portal no registra las subcontrataciones, extremadamente comunes en el mercado de transporte de mercancías por carretera.

Reitera que no puede certificar el número exacto de transportistas que acceden al Puerto de Valencia, ni mucho menos si éstos pertenecen a ELTC u otra asociación que opere en el puerto.

QUINTO.- Calificación de las conductas: infracción por objeto única y continuada. El Fundamento TERCERO anterior recoge el relato de la conducta imputada tal como se deduce de los Hechos Acreditados que constan en el expediente, y los agentes participantes en la misma, y describe como durante un largo periodo de tiempo, al menos desde 1998, una serie de operadores del Puerto de Valencia, con sus acciones han restringido la competencia efectiva en el mercado de transporte de contenedores por carretera procedentes o con destino a dicho puerto.

Este conjunto de acciones se han dirigido a homogeneizar los precios del servicio, acordando aplicar los mismos precios de transporte por carretera y en otras prestaciones unidas al transporte e incluso de las indemnizaciones por paradas, así como la aplicación de forma coordinada de los incrementos del IPC o del gasóleo. Y para conseguirlo han establecido mecanismos de cierre de mercado para repartirse éste, restringiendo la oferta mediante la limitación de vehículos a los que se les permite entrar y prestar servicio en el puerto.

Y tal como se aprecia en dicho fundamento las conductas se han llevado a cabo por las asociaciones representativas de los oferentes directos del servicio de transporte en dicho mercado, (las empresas de transporte y los autónomos asociados a dichas asociaciones) y con la participación, necesaria para mantener efectiva la restricción competitiva a lo largo del tiempo, de los demandantes de los servicios de transporte, transitarios y consignatarios como ANV y ATEIA-OLT y de las terminales del puerto como TCV, MSTC y NOATUM, además de las autoridades portuarias y de la Administración de la Comunidad de Valencia.

El artículo 1.1 de la LDC prohíbe todo acuerdo o práctica concertada que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional. Y en particular prohíbe:

- a) *la fijación de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio*
- b) *la limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones*
- c) *El reparto del mercado o las fuentes de aprovisionamiento (...)*”.

De forma similar el artículo 101.1 TFUE establece que, “*serán incompatibles con el mercado interior y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior y, en particular, los que consistan en: a) fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción; b) limitar o controlar la producción, el mercado, el desarrollo técnico o las inversiones; c) repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento; d) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva; e) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos.*”

Como puede apreciarse los hechos más arriba recogidos se incardinan en los distintos apartados descritos del artículo 1.1 como conductas prohibidas, sin que por eso deje de ser una infracción única que se extiende en el tiempo y que cumple todos los requisitos acuñados por la jurisprudencia de una infracción única y continuada [por todas Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 2004 (RC 6573/2001) y de la Audiencia Nacional de 6 de noviembre de 2009 (Cajas Vascas)], a saber: que el conjunto de acciones formen parte de un plan global con un objetivo común, que exista unidad de sujetos y unidad de precepto violado y que las acciones se desarrollen en las mismas coordenadas de espacio y de tiempo y utilizando instrumentos comunes.

Pues bien las acciones aquí juzgadas cumplen todos esos requisitos. La DI, habla de una infracción en singular (**Segundo.** *Que, de acuerdo con lo detallado (...) se declare responsables de dicha infracción*) y hace una disección de las conductas que conforman la infracción y distingue en las actuaciones distorsionadoras de la competencia tres tipos de acciones o conductas, que son los acuerdos de precios, incluidos la repercusión de IPC y de la subida de los combustibles y las condiciones del mercado; las recomendaciones en el seno de las asociaciones y los acuerdos de fijación de precios en las penalizaciones. Pero como se aprecia en el relato de tales conductas, son un conjunto de acciones que conforman una única infracción de las normas de competencia, que se ha desarrollado de forma continuada a lo largo de

los años, y que tiene unidad jurídica conformada por distintos actos, que se suceden y repiten en el tiempo de forma reiterativa, como son las reuniones en el seno de las asociaciones, que a su vez se comunican entre sí de forma continuada, y hacen comunicaciones públicas. Y la prueba más clara de la unicidad de la conducta es que tras la constitución de las Mesas de Transporte, estas hacen suyos el conjunto de los acuerdos con objeto de dar continuidad a los mismos, ya se trate de incrementos de precios, condiciones comerciales incluida los precios por los retrasos, o el reparto y cierre de mercado con la limitación de vehículos, y todo en un único acuerdo y con la intención de que fuera controlada su aplicación por la propia Autoridad Portuaria. Es decir estamos ante acciones que constituyen un entramado con un único objetivo, distorsionar la competencia en el mercado de transporte de contenedores con origen y destino en el Puerto de Valencia, fijando precios de todo tipo, incluido el precio de las indemnizaciones por parada o retraso, por encima de los competitivos, mediante la utilización de medidas de restricción de la oferta y de cierre del mercado a otros transportistas competidores.

De los hechos acreditados y visto el relato de los mismos, el Consejo no puede más que concluir que en el Puerto de Valencia, durante el periodo que va desde 1998 a 2011, la competencia en el transporte de contenedores en camión ha estado limitada por la acción infractora de una serie de sujetos que durante ese periodo y mediante distintas actuaciones, han estado distorsionando la competencia en los términos prohibidos por el artículo 1 de la LDC. Y frente a lo alegado por las partes se trata de una única infracción continuada, que es muy grave. No estamos, como pretenden las alegaciones, ante acuerdos entre no competidores, sino ante una serie de acuerdos que alcanzan tanto a competidores como los transportistas, como a los contratantes de estos, competidores también entre sí, homogenizando de este modo sus comportamientos. Y si bien la iniciativa reivindicativa a la que todos se refieren como origen de los acuerdos parte de los transportistas, son las otras partes las que tiene mayor poder para imponer condiciones.

Veamos ahora si como alegan las partes existe algún eximente general de esta conducta, y de no ser así en el siguiente fundamento analizaremos la responsabilidad subjetiva de cada una de las partes imputadas.

SEXTO. Aplicabilidad del artículo 1 de la LDC y alegaciones sobre eficiencias. Como se recoge en el FD CUARTO con distintos argumentos, las partes alegan ausencia de bilateralidad y por tanto falta de un requisito para imputar infracción del artículo 1 de la LDC. Dicha alegación por parte de las Asociaciones de transportistas cae por su peso, puesto que a todo lo largo del periodo han estado consensuando las tarifas, bien en reuniones o en contactos de otros tipo como se evidencia en los tarifarios publicados o en los acuerdos conjuntos firmados con las terminales, sin mencionar la constitución de las mesas de transporte. Los transitarios y las terminales alegan que han sido meros receptores de la información de precios (ya fuera de precios del transporte o de las indemnizaciones por paralizaciones) acordada por las asociaciones de transportistas sin que estuviera en su interés la fijación de los precios, más bien al contrario eran una imposición que les perjudicaba. Los

transitarios/consignatarios alegan que su actuación como demandantes del servicio de transporte fue negociar con sus oferentes, que negociaban en conjunto, las mejores condiciones para sus clientes, y en igual sentido se manifiestan las terminales que dicen no hicieron acuerdos entre ellas, sino que negociaron bilateralmente con las asociaciones de transportistas, que serían los que actuaban concertadamente.

Como dice la DI y este Consejo ha declarado reiteradamente entre otros, Resolución de 10 de noviembre de 2011 (Expte. S/0241/10 Navieras Ceuta-2), el mero hecho de asistir a las reuniones, con otros operadores del Puerto de Valencia y tratar sobre variables competitivas tales como precios y condiciones comerciales, supone incurrir en una infracción del artículo 1 de la LDC, se apliquen finalmente o no los acuerdos y sea cual sea el objetivo buscado, puesto que lo que se está produciendo con dichas reuniones y contactos es una obstaculización a la normal competencia del mercado y una distorsión del mismo y en ese sentido la prohibición de la LDC es muy clara, y es finalista aunque potencial, se prohíbe *“todo acuerdo o práctica concertada que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional”*, es decir que las actuaciones que tengan capacidad para restringir la competencia está prohibida, sin que la condición de los intervinientes sea relevante a efectos de declarar la infracción ni tampoco el que los acuerdos sean finalmente efectivos.

Por otra parte y respecto al papel que han jugado en el acuerdo los transitarios/consignatarios y de las terminales es preciso recordar la doctrina *STJUE de 7 de enero de 2004 (asuntos acumulados C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219-00 P)*, reiterada por este Consejo, según la cual, *[&84] “A este respecto, la aprobación tácita de una iniciativa ilícita sin distanciarse públicamente de su contenido o sin denunciarla a las autoridades administrativas produce el efecto de incitar a que se continúe con la infracción y pone en riesgo que se descubra. Esta complicidad constituye un modo pasivo de participar en la infracción que puede conllevar, por tanto, la responsabilidad de la empresa en el marco de un acuerdo único”*. Y este y no otro es el caso, puesto que tanto los citados operadores del Puerto de Valencia como la propia Autoridad, han estado participando de forma continuada en las acciones que producían la distorsión del mercado sin distanciarse públicamente de las mismas, al contrario participando en reuniones, y sin que en ningún momento las pusieran en evidencia ante las autoridades de competencia. Y hay que decir que al menos desde la apertura de procedimiento sancionador por la CNC a otros puertos generales, estos operadores tenían indicios claros de la consideración de estas conductas por las autoridades de competencia, y no obstante siguieron reuniéndose con las Asociaciones de Transportistas y adoptando acuerdos.

Finalmente y por lo que se refiere a las alegaciones de la Consellería respecto a que al acuerdo de 9 de febrero de 2011, sobre iniciativas para la promoción de la estabilidad en el sector, le sería de aplicación el artículo 1.3 de la LDC, puesto que fue imprescindible para no acabar con la competencia en el mercado y que se dictó aplicando estrictamente lo dispuesto en el art. 38 de la Ley 15/2009 y art. 21 de la

Orden de 25 de abril de 1997, este Consejo solo quiere recordar que, tal como se recoge en el HP 119, dicho documento con la participación de todos los imputados establecía los mecanismos para la *“revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo”*, acordando *“que con efectos del día 1 del mes de abril de 2011 procederá la repercusión de esta cláusula del 5% sobre el precio de los servicios de transporte, en aquellos casos en los que no se haya venido aplicando hasta ahora”*. Además, *“desde la propia Mesa (...) se analizará la efectiva repercusión de esta cláusula considerada fundamental y que resulta de aplicación en cumplimiento de la legislación vigente”*. Es decir es un acuerdo de precios que no puede ampararse en la solución de otro tipo de problemas o distorsiones del funcionamiento del mercado ni puede considerarse amparado como pretende la APV por un estado de necesidad.

E igual consideración merecen al Consejo las alegaciones de la APV respecto a que el acuerdo de mayo de 2010 se produjo en una situación de estado de necesidad. Cualquiera que sea su motivación, incluida el estado de necesidad, la naturaleza anticompetitiva de la conducta no se ve alterada. Cuestión distinta es si la misma pueda tener amparo legal, lo cual se aborda en el Fundamento de Derecho siguiente.

SÉPTIMO.- Inaplicabilidad del artículo 4 de la LDC y ausencia de confianza legítima. Determinada la existencia de una infracción del artículo 1 de la LDC, debemos responder a dos tipos de alegaciones recurrentes de las partes, la existencia de amparo legal respecto de alguna de las acciones y/o de confianza legítima.

Amparo legal

El artículo 4 de la LDC dispone lo siguiente:

- 1. Sin perjuicio de la eventual aplicación de las disposiciones comunitarias en materia de defensa de la competencia, las prohibiciones del presente capítulo no se aplicarán a las conductas que resulten de la aplicación de una ley.*
- 2. Las prohibiciones del presente capítulo se aplicarán a las situaciones de restricción de competencia que se deriven del ejercicio de otras potestades administrativas o sean causadas por la actuación de los poderes públicos o las empresas públicas sin dicho amparo legal.*

En el caso que nos ocupa, todos los operadores del Puerto de Valencia incluida la APV alegan que los acuerdos firmados se basan en la legislación sectorial y se remiten a la normativa de Puertos del Estado [Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)] y en concreto a las disposiciones que asignan a la Autoridad del Puerto la gestión del dominio público y el adecuado funcionamiento de los servicios portuarios.

Insiste reiteradamente la APV en sus alegaciones que el acuerdo de 2010 *“Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad en el*

transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia” no hace más que aplicar al transporte la legislación vigente y para ello se apoya en una serie de disposiciones: artículo 19 de la Ley 16/1987, que dice que las tarifas deberán cubrir los costes; y artículos 22, 38 y 41 de la Ley 15/2009, en relación con las indemnizaciones por paralizaciones, las revisiones de precios o los plazos de pago no superiores a 30 días. Pero frente a lo alegado por la representación jurídica de la APV, todas las disposiciones incluyen la cláusula *salvo pacto en contrario*, es decir que son medidas destinadas a defender la situación de los transportistas individuales pero respetando la libertad de pacto voluntario bilateral entre el transportista y cliente. Por el contrario el Acuerdo citado viene a sustituir las previsiones de la Ley para las relaciones entre las partes por una concertación entre competidores en ambos lados del contrato, por una parte una concertación entre las asociaciones de transportistas y por otras entre las asociaciones de los demandantes del servicio.

Y respecto al papel de la APV como bien dice la DI en su Informe (párrafos 91 a 94), no se ponen en duda las funciones de la APV, y su responsabilidad de que el puerto funcione, pero eso no habilita para facilitar que los operadores alcancen acuerdos anticompetitivos, al contrario, como autoridad pública debería hacer cumplir la Ley y actuar ante conductas infractoras. Por tanto la normativa sectorial genéricamente no ampara ni puede amparar conductas anticompetitivas.

Sin perjuicio de la anterior respuesta general y dado que en la descripción de la conducta anticompetitiva el Consejo ya ha concluido que la misma estaba conformada por un conjunto de acciones todas ellas destinadas o con capacidad para distorsionar la competencia en el mercado afectado, y que una de estas acciones y que se mantiene a lo largo del tiempo es la fijación coordinada de precio y condiciones del cobro de las indemnizaciones por paradas o retrasos que no son responsabilidad del transportista y que la misma tiene una regulación propia, vamos a analizar si en ese caso concreto puede existir amparo legal.

En efecto alegan las terminales, NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.U., MSCTV, TCV STEVEDONRING COMPANY, S.A, y las asociaciones de transportistas, ELTC, TRANSCONVAL, y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA que dicha compensación está prevista en la Ley, en concreto el artículo 22 de la Ley 16/01987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM) y el artículo 113 de la TRLPEMM y que por tanto goza del amparo legal.

En el FD TERCERO se recogen los términos de la regulación de esta compensación en la LCTTM, pero como allí se dice es potestativo por parte del transportista el exigirla, y en todo caso no se juzga aquí el cobro de dicha percepción ni la cuantía de la misma, que tal como dice el apartado 6) del artículo 22 de la LOTT, vigente desde 1987 y similar a la LCTTM, “6. *Salvo que en el correspondiente contrato se hubiese pactado expresamente una indemnización distinta para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las*

operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta a tal efecto las dos primeras horas de paralización ni se computen más de 10 horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo anteriormente señalado, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 %". Lo que juzga este Consejo y lo que prohíbe la LDC es la concertación colectiva para fijar de forma coordinada dicha percepción, y para eso no habilita la Ley sino que al contrario, lo que la Ley prevé es el pacto bilateral de cada transportista con sus clientes o con los causantes del retraso, en este caso con las terminales, y en defensa precisamente del transportista que de forma individual sería la parte débil del pacto, prevé unas cuantías mínimas. Por tanto frente a las alegaciones de las partes, no es solo que la LCTTM no ampare dicha conducta, sino que con las actuaciones llevadas a cabo se está conculcando la Ley, puesto que la opción de la misma es el libre pacto o una opción definida, pero en ningún caso el acuerdo multilateral.

Confianza legítima.

Todas las partes alegan confianza legítima en la medida en que en distintos momentos temporales participaron en las reuniones y firmaron los acuerdos las autoridades, bien la APV o la propia Consellería.

El *principio de confianza legítima* se recoge en la Ley 4/1999, de 13 de enero, de reforma de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que señala que en dicha reforma se introducen dos principios de actuación de las Administraciones Públicas derivados del principio de seguridad jurídica, que se plasman en el artículo 3.1 de la citada Ley, en el que se indica que las Administraciones Públicas deberán respetar en su actuación los principios de buena fe y de confianza legítima, que se desarrollan en la mencionada Ley a través de su articulado de manera más específica.

Ahora bien como dice la DI en el IPR (apartados 85 a 90), recogiendo pronunciamientos previos de este Consejo y a los que para no reiterar nos remitimos (por todas, por razón de similitud, Resolución del Consejo de 6 de octubre de 2011, Expte. S/0167/09 Productores de Uva y Vinos de Jerez), el principio de confianza legítima debe ser interpretado restrictivamente y siempre en el ámbito de la legalidad. Más aún, solo puede generar confianza legítima, con sus acciones u omisiones, la autoridad competente para autorizar o supervisar dichos actos.

Y yendo a los más recientes pronunciamientos de los Tribunales, la Audiencia Nacional en Sentencia de 10 de abril de 2013, referida al citado expte. S/0167/09, Productores de Uva y Vinos de Jerez, dice lo siguiente en su Fundamento SEXTO:

“El principio de confianza legítima, constituye en la actualidad, desde las Sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea de 22-3-1961 y

13-7-1965 (asunto Lemmerz-Werk), un **principio general del Derecho Comunitario**, objeto de recepción por nuestro Tribunal Supremo en su jurisprudencia desde 1990 y ya en nuestra legislación (Ley 4/99 de reforma de la Ley 30/92, art. 3.1.2).

En la STS de 10-5-99 se recuerda que “la doctrina sobre el principio de protección de la confianza legítima, relacionado con los más tradicionales en nuestro ordenamiento de la seguridad jurídica y la buena fe en las relaciones entre la Administración y los particulares, y que comporta, según la doctrina del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y la jurisprudencia de esta Sala, el que la autoridad pública no pueda adoptar medidas que resulten contrarias a la esperanza inducida por la razonable estabilidad en las decisiones de aquélla, y en función de las cuales los particulares han adoptado determinadas decisiones. O dicho en otros términos, la virtualidad del principio invocado puede suponer la anulación de un acto o norma y, cuando menos, obliga a responder, en el marco comunitario de la alteración (sin conocimiento anticipado, sin medidas transitorias suficientes para que los sujetos puedan acomodar su conducta y proporcionadas al interés público en juego, y sin las debidas medidas correctoras o compensatorias) de las circunstancias habituales y estables, generadoras de esperanzas fundadas de mantenimiento. Sin embargo, el principio de confianza legítima no garantiza la perpetuación de la situación existente, la cual puede ser modificada en el marco de la facultad de apreciación de las instituciones y poderes públicos para imponer nuevas regulaciones apreciando las necesidades del interés general”.

No puede entenderse en consecuencia que el hecho de que la conducta se desarrollase durante años, y que la Administración autonómica tolerase los acuerdos equivale a generar la confianza legítima de que el pacto de precios no es contrario a la Ley de Defensa de la Competencia ni al Tratado de la Unión Europea.”

Por tanto este Consejo no puede admitir las alegaciones de confianza legítima de las partes, cuando además eran conecedoras, y así consta en la información, de los expedientes sancionadores abiertos por las autoridades de competencia en otros Puertos del Estado por conductas similares (*Expte 623/07, Transportes Barcelona, S/0012/07, PUERTO DE BARCELONA y S/0215/10, TRANSCALIT, y EXPTE. S/0293/10 TRANSCONT*), existiendo en el expediente información que acredita que eran conecedores tanto las Asociaciones de Transportistas, relacionadas con sus homólogas de los otros territorios, como las consignatarias y las terminales, y por supuesto la Autoridad Portuaria como se desprende de la documentación incautada, en concreto en el Acta de la reunión de la Junta Directiva de ELTC de fecha 19 de diciembre de 2007, en la que el gerente advierte sobre, “los riesgos a los que está sometido el anuncio y la difusión de tarifas de referencia o la simple recomendación de porcentajes de revisión de precios, según actuaciones recientes de la Comisión Nacional de la Competencia (anterior Tribunal de Defensa de la Competencia)” (HP 38).

Constatada por tanto la infracción y la ausencia de amparo legal o de confianza legítima, corresponde ahora delimitar las responsabilidades subjetivas de cada una de las partes imputadas.

OCTAVO.- Responsabilidad de las empresas. El artículo 61 de la vigente LDC establece que son sujetos infractores las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en la LDC, siendo la actuación de una empresa también imputable a las empresas o personas que la controlan, excepto cuando su comportamiento económico no venga determinado por alguna de ellas. Y en similares términos se pronuncia el artículo 8 de la Ley 16/1989, vigente hasta la entrada en vigor de la Ley 15/2007, en el que se indicaba que, *“se entiende que las conductas de una empresa previstas en la misma, son también imputables a la empresa que la controla, cuando el comportamiento de aquélla es determinado por ésta”*.

A estos efectos, una vez acreditada una infracción es preciso determinar las concretas responsabilidades. En la sentencia ANIC de 8 de julio de 1999 dictada en el asunto C-49/92 P, el Tribunal de Justicia recuerda lo que a su vez estableció el Tribunal de Primera Instancia:

“El apartado 1 del art. 85 del Tratado se dirige a unas entidades económicas constituidas por un conjunto de elementos materiales y humanos. Cuando la existencia de una infracción ha quedado probada se debe determinar la persona física o jurídica que era responsable de la explotación de la empresa en el momento en que se cometió la infracción”.

Las Asociaciones de Transportistas y las empresas del Puerto de Valencia imputadas en este expediente han cometido una infracción muy grave de las normas de competencia (artículo 1 de la LDC) al haber distorsionado el normal funcionamiento de la oferta y la demanda de los servicios de transporte de contenedores de forma constante y reiterada, fijando los precios y las condiciones comerciales, así como otras condiciones de competencia como los cobros y pagos por retardos, etc.

En la medida que se trata de una infracción compleja y continuada y que los participantes en el mercado tienen distintos roles, no todas las partes han participado de igual forma en las distintas actuaciones que conforman la infracción, ni todas han estado activas durante el completo periodo de la infracción, si bien todas ellas contribuyeron a la distorsión y permitieron su mantenimiento a lo largo del tiempo, razón por la que es necesario delimitar el perímetro de la responsabilidad de cada una de las infractoras en relación con su concreta participación en la infracción así como respecto al periodo.

A continuación se recoge de forma individualizada los términos de la implicación de cada uno de los agentes del puerto imputados en el expediente:

Las Asociaciones de Transportistas.

TRANSCONT y ELTC, las dos asociaciones mayoritarias de transportistas y de autónomos han participado en la infracción desde el inicio de la misma, con la primera constancia de acuerdo entre ellos y con una concesionaria de terminal, para la fijación de las indemnizaciones, en diciembre de 1998 (HP 63) y han participado en todas y cada una de las acciones a cabo a lo largo de los años y hasta 2011. Más aun, como dice la DI, estas Asociaciones son las instigadoras de los acuerdos y este Consejo considera que su responsabilidad desde el punto de vista de la defensa de la competencia es similar y merece el máximo reproche y la máxima sanción, al margen de que determinadas comportamientos de la asociación de autónomos puedan ser reprochables desde otros ámbitos del ordenamiento jurídico.

En octubre y noviembre de 2006 ELTC se reunió con TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y ya se incorpora también TRANSCONVAL (HP82) para tratar sobre la cuestión del número de camiones de los asociados y posibles procesos de ampliación de flotas de camiones de sus asociados.

En 2005 ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA crearon un censo y adoptaron un acuerdo sobre distintivos unificados. En 2007, ya con la participación de la APV, crearon un registro de entrada de vehículos al Puerto de Valencia, y todo ello con la intención de controlar el acceso al puerto y discriminar entre transportistas habituales y no habituales mediante el uso de un distintivo (HP 84)

Consta acreditado que ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL crearon en febrero de 2008 la denominada “MESATRANS VALENCIA”.

Asimismo existe acreditación de que entre enero y febrero de 2010, ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA mantuvieron reuniones previas con el fin de propiciar un clima para crear la “Mesa sobre el Transporte de Contenedores por Carretera en el Puerto de Valencia” en la que después participaron el resto de los imputados.

Dado que las dos están presentes en todas las actuaciones no se hará referencia a todos los puntos de los HP en que se acredita, puesto que es prácticamente en todos.

1. ELTC.

Las pruebas respecto al comportamiento de ELTC a través de sus actas son ingentes, recogiendo asimismo las Actas de forma reiterada las relaciones con el resto de los implicados.

Así constan acreditados todos los acuerdos sobre los tarifarios a sus asociados y con el resto de agentes del mercado, sobre las negociaciones en la repercusión del IPC y del gasóleo y control de su aplicación. Y ha quedado acreditado como junto con las otras dos asociaciones de transportistas crean los censos, los registros y las Mesas de Transporte, MESATRANS, etc.

En las Actas se aprecia el control que ejercen sobre el número de empresas asociadas así como el control sobre las flotas de camiones de sus asociados y la distribución de adhesivos para identificación y control tanto de sus asociados como de los del resto de asociaciones (HP 77 y 80).

Y ELTC firmó todos los acuerdos de fijación y actualización de la cuantía de indemnizaciones, desde la de 1998, creando un órgano para la resolución de los conflictos que pudieran plantearse (HP 71).

Por tanto ELTC es responsable de una infracción muy grave de las normas de competencia, durante todo el periodo de la infracción, habiendo participado en todas y cada una de las acciones llevadas a cabo, desde 1998 hasta al menos 2011, como consta en documentos de fechas de 23 de marzo de 2011 (HP 122), ocupándose del control del cumplimiento de los acuerdos y siendo instigador de la participación de otros operadores y de la Administración.

2. TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA.

Al igual que ELTC, está acreditada su presencia en todas y cada una de las acciones llevadas a cabo ya sean acuerdos de precios y tarifarios, indemnizaciones, censos de vehículos, etc., más arriba descritos por lo que no se reiteran. Además consta en el expediente que TRANSCONT llevo a cabo acciones de paralización de la actividad del puerto como medida de presión para hacer cumplir los acuerdos en sus términos (HP 94, 97, 99, 106, 107, 123).

Al igual que ELTC, TRANSCONT es responsable de una infracción muy grave de las normas de competencia, habiendo participado en todas y cada una de las acciones llevadas a cabo, ocupándose del control del cumplimiento de los acuerdos y siendo instigador de la participación de otros operadores y de la administración.

3. TRANSCONVAL

Esta asociación está activa desde el año 2006 (HP3), y existe constancia documental de su reunión el 31 de diciembre de 2006 con ELTC para la revisión de precios (HP 40) y de la asistencia a las reuniones para la limitación del número de vehículos (HP 82) sin perjuicio de cual fuera su posición sobre dicha limitación, pues como hemos dicho más arriba la asistencia a reuniones anticompetitivas sin separarse explícitamente de las mismas les hace responsables de la infracción.

También consta como destinatario de las actualizaciones de en las cuantías de las indemnizaciones (HP 69). Y es igualmente palmaria su participación en las Mesas de Transporte (HP 86 y ss.) y en la firma de todos los documentos de mayo de 2010 relacionados con los "*Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad en el transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia*", y en los acuerdos de no incremento de la flota (HP 101, 105 y 107). Más aún TRANSCONVAL junto con ELTC consigue que la APV encargue a la Fundación Valenciaport un "*Estudio de Costes del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia*" (HP 113). Y no se puede aceptar la alegación de que no ha asistido a reuniones con orden del día prefijado, sino *a comidas con personas del sector* y que no estaba de acuerdo con las medidas tomadas, puesto que lo que

sanciona la LDC son los acuerdos anticompetitivos entre competidores, no la convocatoria más o menos formal de las mismas, y como se recoge en el FD Quinto también es reprochable y sancionable la participación en la consecución de acuerdos anticompetitivos sin separarse públicamente de los mismos.

En conclusión TRANSCONVAL es responsable de la infracción del artículo 1 de la LDC por distorsionar la competencia en el mercado de transporte de contenedores en el Puerto de Valencia desde 2006.

4. FVET

Finalmente la Asociación de asociaciones **FVET** reconoce que asiste a la reunión celebrada tras el verano de 2010 (20 de septiembre de 2010, HP 110), cuyo objeto era apuntalar y mantener los acuerdos anticompetitivos alcanzados en la mesa multilateral de mayo de 2010. Por tanto su responsabilidad, aunque muy limitada en el tiempo, es sobrevenida y doblemente reprochable porque en esos momentos todas las Asociaciones de transportistas eran conecedoras de las actuaciones llevadas a cabo por las autoridades de competencia y ella, que como reconoce, forma parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera de la Comunidad Valenciana y de la Junta Superior del Transporte, no podía ignorarlas.

Alega FVET que se estaría vulnerando el principio de legalidad y el principio de subjetividad que informan el derecho administrativo sancionador porque entiende que si ya se ha imputado a ELTC por adoptar un acuerdo anticompetitivo no es posible imputar también a FVET por los mismos hechos, puesto que ELTC es la única de sus asociadas que actúa en dicho mercado. Pero precisamente por ser la representación de FVET mucho más amplia, y tener además incidencia nacional, su participación va más allá de la presencia de ELTC y su responsabilidad en la infracción excede la de su asociada y es acreedora de reproche, por una conducta autónoma y distinta de la realizada por aquella.

Por tanto se considera responsable a la FVET de la conducta anticompetitiva prohibida por el artículo 1 de la LDC y el artículo 101 TFUE, llevada a cabo en el Puerto de Valencia desde septiembre de 2010

Los Contratantes del Transporte, Consignatarios y Transitariás

5. ANV.

La ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA como ella misma dice, es una asociación de amplio espectro que acoge a todo tipo de operadores portuarios navieros, estibadores, armadores, etc., no solo de consignatarios de buques contratantes de los transportes, lo que frente a lo alegado por la parte no la exculpa sino que, en su caso podría considerarse que agrava su responsabilidad en la infracción.

Esta Asociación que participó en los acuerdos de precios al menos desde octubre 2002 (HP 24 y 37) sigue asistiendo a reuniones y siendo receptora de la información de las asociaciones de transportistas para acordar las revisiones de precios los años 2003, 2004, 2005 y siguientes tal como consta en las Actas de ELTC (HP 39). Y en junio de 2008 asiste a reuniones para la constitución de MESATRANS Valencia (HP

88) y también participa en las reuniones para el acuerdo de 2010 sobre precios y reparto de mercado desde mayo de 2010 y en las reuniones posteriores, constando su nombre en el documento elaborado por la Mesa sobre el Transporte de Contenedores en el Puerto de Valencia, de fecha 9 de febrero de 2011, en relación con la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del gasóleo que se aplicaría a partir de abril de 2011 (HP 101, 103, 104, 107, 110, 111, 119).

Es decir que ANV ha formado parte de la conducta de forma continuada desde 2002 participando cada vez más activamente en las acciones anticompetitivas descritas, siendo inaceptable su alegación de prescripción de las acciones anteriores a 14 de junio de 2007 y siendo responsable de la infracción en el periodo que va desde octubre de 2002 hasta abril de 2011 tal como le imputa la DI (HP 122).

6. ATEIA-OLT

ATEIA-OLT, tiene una participación paralela a la de ANV. Se inicia en octubre de 2002 (HP24), y continua los años siguientes, tal y como consta en las actas de ELTC (HP 37) y también participa en la constitución y desarrollo de las mesas de transporte a partir de 2008 (HP 88) y particularmente a partir de 2010 (HP 97, 101, 103, 104, 110, 111). En diciembre de 2010, el presidente de la Asociación remite a su comité Ejecutivo el correo de ELTC sobre las repercusiones de precios, emplazando su estudio para enero (HP 115). Consta asimismo en el documento de fecha 9 de febrero de 2011, "Mesa sobre el sector del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia (Consellería de Infraestructuras y Transporte, Autoridad Portuaria de Valencia, Asociación Naviera Valenciana, ATEIA, ELTC, Transcont y Transconval). Iniciativas para la promoción de la estabilidad en el sector: aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del gasóleo". Y también es receptora del correo de ELTC de marzo de 2011 sobre la aplicación del recargo a partir de 1 de abril de 2011.

Por tanto existe acreditación de la participación de ATEIA-OLT VALENCIA en la infracción al menos desde octubre de 2002 y hasta abril 2011.

La alegación de ATEIA-OLT VALENCIA de su no participación en el acuerdo de precios de mayo de 2010 por haber denunciado la incorporación del listado de precios ya ha sido contestada puesto que el propio acuerdo, que reconoce firmó al margen de la lista, es constitutivo de infracción, pero en todo caso la continuidad en la Mesa hasta abril de 2011 acreditada en el expediente (HP 122) desmiente cualquier separación de las acciones anticompetitivas.

Las Concesionarias de Terminales

A las tres concesionarias de terminales imputadas se les reprocha la concertación con el frente común de las Asociaciones de Transportistas para fijar el precio y las condiciones del ejercicio por cada transportista de su derecho a la indemnización por parada. El primer acuerdo para fijar la indemnización del que existe constancia en el expediente es de 1998, pero solo afecta a las asociaciones del transporte y no a las terminales aquí imputadas. Todas las terminales imputadas confirmaron la existencia

de los acuerdos y acreditaron su cumplimiento aportando datos de todos los años anteriores a 2012 (HP 69). Por tanto en la medida en que estos acuerdos cerraban aún más la posibilidad de competir en el mercado de transporte de contenedores del Puerto de Valencia y homogeneizaban una variable de coste de las terminales, se considera que forma parte de la infracción del artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE imputada.

7. TCV

Está acreditado que en diciembre de 2003 TCV se reúne con ELTC y TRANSCONT para acordar las indemnizaciones, firmando el acuerdo el 10 de mayo de 2004 (HP60 y 65), indemnizaciones que se iban actualizando periódicamente. Y consta que el 10 de marzo de 2011 firmó con ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA el acuerdo de *“Actualización de las paralizaciones”* y por tanto la continuidad de las mismas (HP 69). Por tanto se le considera responsable de la infracción desde 2003 hasta, al menos, la fecha de la primera incoación en junio de 2011.

8. NOATUM

El 28 de marzo de 2006, la Terminal Marítima Valenciana, S.A, ahora NOATUM según propia declaración, firma con ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, el *“Acuerdo sobre paralizaciones Marítima Valenciana/Transporte Terrestre”*, por el que se adhiere al Acuerdo de normalización de las operaciones del transporte terrestre firmado el 10 de mayo de 2004. Y consta que a principios de cada año (el 29 de enero de 2007, el 30 de enero de 2008, el 10 de febrero de 2009, el 8 de marzo de 2010, el 10 de febrero de 2011 y el 27 de enero de 2012, aplicable desde enero de 2012) intercambiaba con las asociaciones de transporte el incremento de las tarifas de paralizaciones (HP 69). Se le considera por tanto responsable de la infracción desde marzo de 2006 hasta, al menos, junio de 2011, fecha de la primera incoación en el expediente.

9. MSCTV

Hay acreditación de que el 8 de febrero de 2007 Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A., firmó un acuerdo con ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y la APV en virtud del cual se adhirió al *“Acuerdo de normalización de las operaciones del transporte terrestre”* firmado en mayo de 2004 por varios operadores del Puerto de Valencia (HP 68). Asimismo consta que el 9 de febrero de 2011 remitió un correo a TRANSCONT solicitando la confirmación de la actualización y confirmaron que habían pagado las tarifas por paralización acordadas desde la firma de los acuerdos (HP 69). Se le considera por tanto responsable de infracción desde febrero de 2007 hasta, al menos la fecha de la primera incoación del expediente en junio de 2011.

10. APV (Autoridad Portuaria Valencia)

Como ya se ha explicado en FD anteriores la APV por su propia naturaleza tiene una presencia continua en la actividad del puerto, no obstante aquí solo reflejaremos aquellas actuaciones ajenas a su función y contrarias a la LDC.

De ahí que la primera fecha que se considere a efectos de la infracción de la APV sea diciembre de 2007 a partir de cuya fecha consta acreditado que mantuvo reuniones con ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA para la creación de un registro de entrada de vehículos al Puerto de Valencia, sabiendo que la finalidad de las Asociaciones de Transportistas era controlar el acceso y el reparto de trabajo en el puerto (HP 84), sin perjuicio de que sus objetivos fueran distintos (folio 3098) y de que posteriormente dicho registro no llegara a crearse, como acreditó la APV a lo largo del expediente, lo que no obsta para que incurriera desde ese momento en una infracción por objeto, y sea por tanto dicha fecha la que marca su participación en la infracción.

Consta acreditado que la APV utilizaba a la Fundación Valenciaport para realizar estudios del sector que servían de base para la fijación de precios por parte de las asociaciones de transportistas (HP 56).

Posteriormente en junio de 2008 participó como interventor en MESATRANS VALENCIA, creada por ELTC, TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA y TRANSCONVAL, en la que entre febrero de 2008 y diciembre de 2009 se adoptaron acuerdos sobre precios, condiciones comerciales, limitación o control de flotas y reparto de mercado (HP 88).

Finalmente entre mayo de 2010 y abril de 2011, la APV participó en la *“Mesa sobre el Transporte de Contenedores por Carretera en el Puerto de Valencia”*, junto con el resto de imputados operadores del Puerto de Valencia y en la que se adoptaron acuerdos y compromisos sobre la actividad del transporte de contenedores por carretera en el Puerto de Valencia relativos a la fijación de precios y condiciones comerciales, la limitación o control de flotas y el reparto de mercado (HP 98 y ss.).

En estas actuaciones la APV no estaba actuando en su calidad de administración pública, sino como un agente de los mercados que confluyen en la actividad portuaria, porque no olvidemos que si bien la APV puede en ciertos aspectos considerarse una autoridad administrativa (en la concesión y regulación de las actividades del puerto que le atribuye la Ley y la normativa vigente), es también un operador económico que como gestor compite con otros puertos para la atracción de los fletes y en la prestación de los distintos servicios portuarios.

Y la APV no puede alegar ignorancia de las limitaciones que las normas de competencia imponen a su actuación como autoridad portuaria puesto que un Dictamen Jurídico externo de julio de 2008 por ella solicitado y aportado al expediente (folio 3099), recoge de forma explícita que su actuación está sometida tanto a las Leyes específicas de transporte como a la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia, que ambas normativas preservan los criterios de concurrencia y competencia y que con sujeción a dichos criterios, *“no cabe ni la autorregulación de turnos, concertación de precios ni ninguna otra medida de efectos comparables o complementarios. La resolución de la Comisión Nacional de la Competencia en el caso del Puerto de Barcelona de 1 de abril de 2008 (Expte. 623/2007) es terminante”*.

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera responsable a la APV de las conductas anticompetitivas prohibidas por el artículo 1 de la LDC y el artículo 101 TFUE, en las que participó desde diciembre de 2007 hasta al menos, junio de 2011, fecha de la primera incoación realizada en este expediente, puesto que como consta acreditado, en fecha posterior, julio de 2011 remitió un escrito dando por no vigentes todos los acuerdos en los que había participado y ejercido control para su cumplimiento.

NOVENO.- Responsabilidad en la infracción de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Comunidad Valenciana. El Consejo coincide con la DI al considerar que la Consellería ha vulnerado los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, por su participación a partir de septiembre de 2010 y hasta abril de 2011 en las reuniones de la “Mesa de transporte” para establecer un marco coordinado de precios en función de los costes, facilitando así prácticas colusorias contrarias a la normativa de defensa de la competencia.

El Consejo considera que, mediante su actuación, la Consellería no sólo ha consentido y amparado una conducta anticompetitiva de fijación de precios, excediendo con creces las competencias que tiene atribuidas sobre el sector, sino que además, ha velado por su correcta aplicación. La Consellería ha desempeñado un papel activo en la organización y vigilancia de la adecuada ejecución de un acuerdo de fijación de precios, contribuyendo considerablemente a su mantenimiento en vigor y, por tanto, a restringir grave y prolongadamente la competencia en el mercado.

De acuerdo con antecedentes de esta Comisión (resolución de 6 de octubre de 2011, Expte. S/0167/09, Productores de uva y mosto de Jerez) la participación de una Administración Pública en una conducta prohibida por la LDC es susceptible de ser analizada y sancionada por la Autoridad de Competencia. A este respecto, no obstante, es preciso también tomar en consideración lo resuelto por la Audiencia Nacional (Sentencia de 16 de julio 2013, cuyo de recurso de casación está pendiente de resolución por el Tribunal Supremo) que anula este concreto aspecto de la citada resolución.

En la mencionada resolución de 6 de octubre de 2011, la CNC declaró a la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía responsable de una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE, por haber llevado a cabo una práctica concertada para fijar los precios de la uva y el mosto, desde abril del año 1991 hasta al menos, marzo de 2009. En dicha resolución se señala que, para determinar si resulta apreciable la responsabilidad de una Administración Pública por la comisión de una infracción de la normativa de defensa de la competencia, resulta necesario el análisis sucesivo de tres cuestiones. En primer lugar, concretar en qué condiciones está sometida la actuación de una Administración pública al Derecho de la Competencia. En segundo término, determinar su forma de participación en los hechos y las consecuencias jurídicas que ello implica a efectos de imputación y sanción. Por último, dilucidar si resulta necesaria su intervención como operador económico para poder tener la

consideración de sujeto infractor en concepto de facilitador. El análisis de dichas cuestiones en la referida resolución (FD 12^o) condujo a concluir que la Administración Pública, estando su actuación sometida a la Ley y al Derecho, lo estaba también necesariamente a las disposiciones de la LDC. Asimismo, la concreta actuación desarrollada por la Administración en dicho expediente permitiría deducir una participación activa en la conducta a la que anudar la consiguiente responsabilidad. No concurría tampoco amparo legal que según artículo 4 de la LDC hubiera permitido eximir la antijuricidad de la conducta. Por último, se niega que la condición de operador económico constituya un requisito indispensable para la aplicación de la normativa de defensa de la competencia y para el ejercicio de la potestad sancionadora prevista en la misma. Declarada la responsabilidad de la Administración, el Consejo, no obstante, opta por no imponer sanción a la Administración dada la inexistencia de pronunciamientos previos y la novedad del criterio respecto de expedientes precedentes.

Como se señalaba, el razonamiento analizado no ha sido confirmado por la Audiencia Nacional. En su sentencia de 16 de julio de 2013, anula la resolución impugnada en este concreto aspecto al considerar que la CNC *“no puede declarar que la Consejería de Agricultura y Pesca es responsable de una infracción de las normas sobre competencia ya que reconoce que dicho órgano administrativo no ha intervenido como operador económico sino en ejercicio de potestades públicas sin que el hecho de que dicho órgano administrativo se haya excedido de las competencias que le atribuye la normativa permita considerarle sujeto infractor al no haber sido realizadas al amparo de una Ley.”* Señala posteriormente que *“el primer elemento relevante para que una conducta quede sujeta al derecho de la competencia es determinar en qué condición actúa la Administración Pública y sólo si interviene como un operador económico puede ser examinada dicha conducta por la CNC. [...] sólo si interviene como operador económico puede ser declarada responsable de una infracción.”* Añade la sentencia que *“para que una conducta objetivamente reprochable pueda ser sancionada por la autoridad de defensa de la competencia es necesario que el sujeto infractor esté incluido en el ámbito subjetivo de aplicación de las normas de defensa de la competencia.”* Por último, *“ello no significa que esa conducta de la Consejería de Agricultura y Pesca no sea en su caso reprochable sino sólo supone que la CNC no puede declarar a la Administración responsable de tal infracción en el marco de un procedimiento administrativo sancionador ya que en este caso sólo se le reconoce legitimación para impugnar tal actuación ante la jurisdicción contencioso-administrativa conforme al artículo 12.3 de la LDC 15/2007 (...).”*

En definitiva, la Audiencia Nacional considera que:

- 1^o. La CNC no puede fiscalizar la actuación derivada del ejercicio de una potestad administrativa aunque en su concreto ejercicio el titular de la misma se haya excedido.

- 2º. Sólo si el sujeto actúa como operador económico puede ser analizada su conducta a la luz de la LDC y, en su caso, ser declarado responsable de una infracción.
- 3º. Sólo cabe aplicar el régimen sancionador previsto en la LDC cuando el sujeto que incurra en la conducta ilícita esté incluido en el ámbito subjetivo de aplicación de la norma sancionadora.
- 4º. La LDC solo reconoce a la CNC la posibilidad de actuar frente a actos sujetos a Derecho Administrativo por la vía de la legitimación activa que el artículo 12.3 LDC reconoce.

A la espera de un pronunciamiento del Alto Tribunal sobre la conformidad o no a Derecho de dicha Sentencia, este Consejo debe mantener y precisar el criterio ya expuesto en la anterior resolución de 6 de octubre de 2011.

(i) Sometimiento de las Administraciones a la Ley; en particular, a la LDC.

De conformidad con el artículo 9.1 y 103 de la Constitución, las Administraciones Públicas actúan con sometimiento pleno a la ley y al Derecho. El Tribunal Supremo ha destacado en varias ocasiones la plena sujeción de las Administraciones Públicas a la normativa de defensa de la competencia. De este modo, en la STS de 19 de junio de 2007 (expediente r 445/00, Arquitectos Vasco Navarros), confirmó la plena sujeción de la actuación de las Administraciones Públicas a la legislación de defensa de la competencia, *“aun en los casos en los que las propias Administraciones públicas o los organismos y sociedades de ese carácter lo hagan sometidos en mayor o menor medida al derecho administrativo.”* (FJ Tercero). Igualmente, la STS de 4 de noviembre de 2008, por la que se confirmó la resolución del TDC de 26 de septiembre de 2002, dictada en el expediente 528/01, Consejo General de la Abogacía, confirmó la plena sujeción de la actuación de la Administración a la LDC:

“Ni el ejercicio de funciones públicas exime a un Colegio Profesional -ni a la Administración Pública en general- de su sometimiento a la legislación de defensa de la competencia, ni la habilitación legal con que necesariamente actúan las Administraciones Públicas o las entidades que ejerzan funciones públicas implica, por su sola existencia, la aplicación del artículo 2 de la Ley de Defensa de la Competencia.

En efecto, en cuanto a lo primero, esta Sala ha declarado ya en varias ocasiones que, en principio, la Administración Pública está sometida a la Ley de Defensa de la Competencia y, en general, a la legislación que garantice en los diversos ámbitos la libre competencia. (...)

Por lo que respecta a la cláusula estipulada en el artículo 2 de la Ley de Defensa de la Competencia, también se ha pronunciado esta Sala estableciendo que no puede equipararse con una simple previsión o habilitación legal para actuar en beneficio de una Administración Pública o entidad de carácter público. Ello supondría, precisamente, el exceptuarlas de manera genérica del sometimiento al derecho de la competencia pues, por principio, las Administraciones Públicas o entidades que ejercen poder público

sólo actúan en ejercicio de potestades atribuidas por la Ley. La cláusula del artículo 2 de la Ley de Defensa de la Competencia debe entenderse, por el contrario, como una previsión legal que autoriza a una conducta que, por sí misma, estaría incurso en las prohibiciones del artículo 1 de la Ley. Sobre ello volveremos más adelante.

Hay que partir, pues, del pleno sometimiento de los Colegios Profesionales a la Ley y al Tribunal de Defensa de la Competencia -hoy Comisión de la Competencia-, sean cuales sean las funciones que ejerzan y el carácter público o privado de las mismas.”

Señala claramente el Tribunal Supremo que la actuación de una Administración derivada de una potestad pública no obsta a que, en su ejercicio, ésta se someta a lo previsto en el artículo 1 de la LDC. En el concreto ejercicio de sus potestades, la Administración debe adecuarse, no solo a los elementos determinantes de la habilitación que el ordenamiento jurídico le atribuye (en particular, a la finalidad de dicha potestad, incurriendo en caso contrario en desviación de poder), sino al resto del ordenamiento jurídico. El ejercicio de una potestad en un determinado ámbito no ampara la vulneración de cualquier otra rama del ordenamiento jurídico. En este sentido, en la resolución de 6 de octubre de 2011 se señaló:

“Por el contrario, toda Administración debe ajustarse en el ejercicio de sus competencias, no solo a la normativa de la que emanan, sino al resto del ordenamiento jurídico, incluyendo, evidentemente, la normativa de competencia.

En efecto, por mandato constitucional, toda Administración pública debe actuar con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho, y lo cierto es que, en la medida en que el ordenamiento jurídico es único, no solo se encuentra sometida a su normativa de funcionamiento, sino a cualesquiera otras normas que puedan afectar, condicionar o limitar su actuación.

Han sido varias las ocasiones en que la CNC, o el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia, han declarado contrarios a la LDC acuerdos y convenios, suscritos por la Administración con operadores privados, que restringían la competencia, siendo responsables de dicha infracción las partes suscribientes (es decir, también la Administración), como es el caso de las resoluciones de los siguientes expedientes: Expte. 393/96, Aparejadores de Cádiz; Expte. 422/98, Arquitectos Andalucía; Expte. 639/08, Colegio Farmacéuticos Castilla-La Mancha; Expte. 632/07, Feriantes Ayuntamiento Peralta; o Expte. 594/05, Cines Campoo, por ejemplo”

En las resoluciones de la CNC ahí citadas la Administración actuó en ejercicio de potestades públicas, lo que no impidió el ejercicio de la potestad sancionadora por parte de la Autoridad de Competencia, extremo que ha sido confirmado por el Tribunal Supremo. El Alto Tribunal, pues, ha venido a señalar que el indebido ejercicio de potestades públicas puede ser analizado desde la perspectiva del derecho de la competencia, sin que ello suponga hurtar del análisis de su legalidad a

la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, consideración ésta de la que se aleja la SAN de 16 de julio de 2013, antes citada.

Por último, no cabe tampoco aquí amparar la conducta de la Consellería en el artículo 4 de la LDC. De acuerdo con lo ya señalado en anterior Fundamento, la aplicación de este precepto queda limitada a los supuestos en que con meridiana claridad el legislador permita una práctica objetivamente anticompetitiva. En consecuencia, resulta irrelevante que la actuación de una Administración esté genéricamente amparada por una norma. Es preciso que no exista ningún tipo de duda sobre la concreta y explícita mención a una actuación, objetivamente anticompetitiva, como exenta. El genérico amparo derivado de la legislación portuaria o el derivado de la norma organizativa de la Consellería (Decreto 112/2011) resultan insuficientes a estos efectos.

(ii) Título de participación y responsabilidad; condición de operador económico.

De acuerdo con los hechos probados *supra* relacionados, la Consellería incurre en una práctica objetivamente contraria al artículo 1 de la LDC, al participar activamente en las reuniones de la “Mesa de transporte” para establecer un marco de coordinación de precios en función de los costes.

La legislación administrativa, a diferencia de la penal, no suele distinguir categorías abstractas de participación. De la participación en un ilícito administrativo, cualquiera que sea el grado o intensidad, deriva la responsabilidad, sin perjuicio que el grado en dicha participación puede modular la sanción en atención al principio de proporcionalidad. No existe pues, ni en la Ley 30/1992, ni en la LDC, categorías referidas a la participación del infractor (i.e. autor, inductor, cooperador necesario, cómplice), bastando que ésta tenga lugar a título de dolo o negligencia, incluida la simple inobservancia. No obstante, la jurisprudencia no es ajena al análisis de la forma o grado de participación (o título de imputación) en un ilícito administrativo.

En este sentido, la jurisprudencia comunitaria ha precisado que la imputación a un sujeto de un ilícito de competencia y la consiguiente responsabilidad puede derivar de una acción de cooperación activa o de *facilitador* de la conducta. Así, de la sentencia del TGUE de 8 de julio de 2008 (asunto T-99/04, Treuhand/Comisión) resulta que el papel de facilitador se deduce de las circunstancias siguientes: el sujeto contribuye activamente a la puesta en práctica de la conducta, existe un nexo de causalidad suficientemente concreto y determinante entre su actividad y la misma; existe también una voluntad de participar en la práctica restrictiva, así como un conocimiento de los comportamientos ilícitos de los demás participantes.

Parecidos razonamientos han llevado a este Consejo a sancionar no sólo a las empresas, sino también a asociaciones en cuyo seno se desarrollaron las conductas restrictivas de la competencia -en las resoluciones de este Consejo de 2 de marzo de 2011 (expte. S/0086/08 Peluquería Profesional) y 13 de mayo de 2011 (expte. S/0159/09 UNESA y asociados), por ejemplo- y a corporaciones de derecho público (resolución de 28 de julio de 2010; expte. S/0091/08 Vinos de Jerez). Como se

afirmaba en la resolución de 13 de mayo de 2011 respecto a la actuación ejecutada por una asociación empresarial en las prácticas entonces sancionadas, la actuación de la Consellería en la infracción que ahora se evalúa *“constituye el medio sobre el que se soporta e instituye la colaboración y su intervención resulta decisiva y tiene entidad propia en el desarrollo de la conducta”*. O, en los términos de la última de las resoluciones citadas, la Consellería *“además de colaborar activamente”* en la infracción, *“mostró su voluntad de colaboración en la práctica”*.

En definitiva, es responsable de la conducta aquel sujeto que participa en ella de forma activa, consciente y voluntaria, para procurar un resultado común a todos los demás partícipes. Resulta además coherente con la doctrina del facilitador el que el responsable de una conducta prohibida por el artículo 1 de la LDC no sea necesariamente un operador económico, lo que conduce a contrastar, de nuevo, lo señalado en la SAN de 16 de julio de 2013.

Así, la mencionada sentencia, no obstante reconocer el carácter reprochable de la conducta de la Junta de Andalucía, considera que no es posible declararla responsable de la infracción por carecer de la condición de operador económico. De la normativa aplicable no se deduce que el ámbito de aplicación del derecho sancionador en materia de defensa de la competencia se reduzca exclusivamente a las actuaciones de los operadores económicos. Según la jurisprudencia, lo determinante para que exista un incumplimiento de la normativa de defensa de la competencia no es la condición jurídica del sujeto, sino la aptitud de su conducta para restringir o falsear la competencia en el mercado. En este sentido se manifestaron las sentencias de la Audiencia Nacional de 27 de febrero de 2009 y de 11 de noviembre de 2003, cuando establecieron que *“la conducta prohibida puede ser realizada por cualquier agente económico -término amplio que incluye no sólo a las empresas, sino también a todos aquellos cualquiera que sea su forma jurídica, que intermedien o incidan en la intermediación en el mercado-; pero también por asociaciones o agrupaciones de aquellos agentes económicos.”* Es precisamente este análisis el que permite sancionar a asociaciones o agrupaciones de empresas, que sin duda no tiene la condición de operador económico cuando realizan una recomendación apta para restringir la competencia en el mercado en el que operan sus asociados, o cuando actúa como secretario del cártel integrado por empresas asociadas a ella. Es también esta perspectiva la que apuntala la concepción amplia del concepto de “empresa” en el Derecho de la Competencia, donde el factor determinante viene constituido por la capacidad del sujeto para incidir en el mercado y poder así alterar, falsear o restringir la competencia.

A efectos de delimitar la noción o alcance de “incidencia en el mercado” resulta útil recurrir a la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (LCD), cuyo artículo 2 incorpora la presunción siguiente: *“se presume la finalidad concurrencial del acto cuando, por las circunstancias en que se realice, se revele objetivamente idóneo para promover o asegurar la difusión en el mercado de las prestaciones propias o de un tercero”*. En consecuencia, la incidencia en el mercado no debe responder necesariamente al ánimo comercial propio, sino que puede también reflejar una distorsión sobre el mismo, ajena al objeto o actividad propios del sujeto

actuante. Es de este modo como la Ley permite sancionar las conductas ilícitas de asociaciones o agrupaciones de empresas, a operadores respecto de conductas que tienen lugar en un mercado en el que éstos no intervienen como tales, así como a corporaciones de derecho público ajenas a la condición de operador económico.

Por otro lado, la doctrina comunitaria citada por la SAN de 16 de julio de 2013 es difícilmente extrapolable al caso por ella enjuiciado (y al que aquí nos ocupa). Así, en la STJUE de 12 de julio 2012 (asunto C-138/11, Compass-Datenbank) el Tribunal analiza el concepto de empresa en el marco de la aplicación del artículo 102 del TFUE. A este respecto considera que la actividad desarrollada por un organismo público austriaco consistente en *“recopilación de datos relativos a empresas, basada en la obligación legal de declaración que se impone a éstas, y en las correspondientes facultades coercitivas, implica el ejercicio de prerrogativas de poder público. Por consiguiente, tal actividad no constituye una actividad económica”* (#40); *“[...] la actividad de una autoridad pública consistente en almacenar, en una base de datos, datos que las empresas han de comunicar en virtud de una obligación legal, en permitir a las personas interesadas consultar dichos datos, o en facilitarles impresiones de éstos en papel a cambio de una remuneración, no constituye una actividad económica, y, por consiguiente, esa autoridad pública, en el ejercicio de dicha actividad, no debe considerarse empresa en el sentido del artículo 102 TFUE”* (#51). Así, el Tribunal de Justicia viene a excluir que la actividad descrita constituya una actividad económica en el mercado y, por ende, la aplicación del artículo 102 TFUE, supuesto éste que poca relación guarda con la actuación de la Junta de Andalucía enjuiciada por la Audiencia en dicha Sentencia, o en la de la Consellería que aquí nos ocupa.

La también citada STJUE de 28 de febrero de 2013 (asunto C-1/12, Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas) señala efectivamente en su párrafo 40 *“no está sujeta a la aplicación de las normas sobre la competencia del Tratado FUE una actividad que, por su naturaleza, las normas que la regulan y su objeto, es ajena a la esfera de los intercambios económicos o se vincula al ejercicio de prerrogativas del poder público”*. No obstante, la referencia es meramente introductoria y no sustantiva en la cuestión que resuelve el Tribunal. De hecho, el Tribunal analiza aquí si un reglamento adoptado por un colegio profesional portugués puede o no considerarse como una decisión adoptada por una asociación de empresas a efectos del artículo 101, alcanzando una conclusión afirmativa (#41 a 59). Concluye además lo siguiente: *“la circunstancia de que un colegio profesional [...] esté legalmente obligado a adoptar un sistema de formación obligatoria para sus miembros no permite excluir del ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE las normas emanadas de dicho colegio profesional, siempre que le sean exclusivamente atribuibles”* y *“la circunstancia de que estas normas no tengan influencia directa en la actividad económica de los miembros de dicho colegio profesional no afecta a la aplicación del artículo 101 TFUE, cuando la infracción imputada al mismo colegio profesional se refiere a un mercado en el que el propio colegio profesional desarrolle una actividad económica”* (en sentido equivalente, STJUE 19 febrero 2002, asunto C-309/99, Wouters). Tales conclusiones, al margen de desvelar el carácter meramente

contextual de la referencia contenida en el párrafo 40 de la sentencia, revelan un alcance del artículo 101 TFUE consonante con el defendido en esta resolución.

En todo caso, como se apuntaba, el supuesto de hecho objeto de este expediente (y del expediente S/0167/09, Productores de uva y mosto de Jerez) es bien distinto al que tienen por objeto las señaladas sentencias del Tribunal de Justicia reseñadas. Aquí nos encontramos con un acuerdo colusorio cuya inserción en el ámbito de aplicación de los arts. 1 de la LDC y 101 del TFUE no admite dudas, tanto por la indudable condición de operadores económicos de sus autores como por la evidente naturaleza económica y restrictiva de la competencia de la conducta desplegada.

Por ello, de acuerdo con todo lo señalado, la participación de la Administración en un acuerdo anticompetitivo como facilitador (impulsándolo, refrendándolo o promoviendo su ejecución), al margen de las prerrogativas que le otorga el ordenamiento jurídico y sin amparo legal ex art. 4 LDC, constituye una conducta que cae bajo el ámbito del art. 1 LDC, incluso si tal forma de actuación no constituye en sí misma una actividad económica, pues lo relevante en sede de la LDC es la aptitud de esa conducta para impulsar, generar o reforzar los efectos restrictivos de la conducta colusoria en la que participa. A su vez, el hecho de que alguno de los participantes en una práctica restrictiva de la competencia no tenga la consideración de operadores económicos no puede ser considerada, con carácter general y sin atender a las circunstancias concretas del caso, como una causa de inimputabilidad que excluya la posibilidad de apreciar el elemento subjetivo del tipo.

En definitiva, la condición de operador económico podrá justificar la aplicación del régimen sancionador de la LDC, pero la aplicación de dicha Ley no queda limitada de modo exclusivo a los sujetos que tengan la consideración de operadores económicos, sino que se extiende necesariamente a todos aquellos sujetos que, de hecho y en el caso en concreto han desplegado una conducta objetivamente con *aptitud para incidir* en el mercado.

(iii) Ámbito subjetivo de aplicación del régimen sancionador de la LDC.

Señala la SAN de 16 de julio de 2013 que *“para que una conducta objetivamente reprochable pueda ser sancionada por la autoridad de defensa de la competencia es necesario que el sujeto infractor esté incluido en el ámbito subjetivo de aplicación de las normas de defensa de la competencia”*. Acto seguido habría que preguntarse si el ámbito subjetivo de aplicación del régimen sancionador previsto en la LDC alcanza (o excluye) a los entes de derecho público.

En consecuencia, lo que debe ahora analizarse es el encaje de la Consellería en el ámbito del artículo 61 de la LDC, según el cual *“serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en esta Ley”*. Es decir, no se cuestiona que la actuación de una administración pública con aptitud para incidir en el mercado pueda ser contraria a la prohibición del artículo 1 de la LDC. Tampoco que de dicha conducta pueda derivar la inherente responsabilidad. La cuestión que abre la afirmación de la Audiencia en este caso es si, como consecuencia de ella, cabe aplicar el artículo 63 de la LDC.

A este respecto es preciso señalar que en la anterior resolución de 6 de octubre de 2011, según lo ya señalado, se resolvió no imponer sanción a la Administración dada la inexistencia de pronunciamientos previos y la novedad del criterio respecto de expedientes precedentes. La situación hoy no ha cambiado sustancialmente, pues al precedente que constituye la mencionada resolución de 6 de octubre de 2011, se une la de la Sentencia de la Audiencia Nacional de 16 de julio de 2013 (no firme).

Al margen de que la ausencia de expresa exclusión en el artículo 61 de la LDC y la amplitud de los términos en los que está redactado podría justificar la aplicación del régimen sancionador previsto en el artículo 63 de la LDC, lo cierto es que cabe poner en duda que la imposición de una multa constituya el cauce más efectivo para disuadir al sujeto de incurrir de nuevo en prácticas prohibidas. La multa cobra especial significación disuasoria cuando se impone a un sujeto que se conduce principalmente con ánimo de lucro. Pero dicho efecto disuasorio es más que discutible cuando la actuación del sujeto viene presidida por la satisfacción del interés general (art. 103 CE). En última instancia, la imposición de una multa a una Administración (financiada por vía impositiva general) afectaría al erario público, de forma que la afectación patrimonial sería en última instancia sobre el conjunto de los ciudadanos.

En este contexto, cabe justificar la no imposición de una multa en sentido estricto a la Administración responsable de la conducta ilícita. No obstante, esta inaplicación del artículo 63 de la LDC fundada en motivos teleológicos no priva de la constatación de una conducta prohibida (art. 1 LDC) imputable a la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana y de la necesaria responsabilidad que por dicha conducta asume el sujeto autor de la conducta ilícita. En este sentido, la responsabilidad por el incurso en una conducta prohibida no puede en ningún caso impedir la aplicación del artículo 53.2 de la LDC, que contempla, entre otras, la orden de cesación de la conducta prohibida o la de remoción de sus efectos.

(iv) Control de la legalidad de la actuación de las Administraciones Públicas.

En último lugar, señala la Audiencia Nacional que la LDC solo reconoce a la CNC la posibilidad de actuar frente a actos sujetos a Derecho Administrativo por la vía de la legitimación activa que el artículo 12.3 LDC reconoce.

A este respecto es preciso señalar que, ni en el caso de la actuación de la Junta de Andalucía (Resolución de 6 de octubre de 2011, Expte. S/0167/09), ni en el presente caso, es posible acudir a la vía prevista en el artículo 12.3 de la LDC como apunta la Audiencia Nacional, pues no nos encontramos ante un acto administrativo ni ante una disposición general emanados de una Administración Pública y sujetos a Derecho Administrativo, sino ante una actuación material derivada de la misma (i.e. convocatoria de reunión, impulso, seguimiento) que no es susceptible de control a través de la legitimación activa reconocida a la CNC *“para impugnar ante la jurisdicción competente actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho Administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.”*

Pero aunque así fuera, es decir, aunque la concreta actuación de la Administración fuera susceptible de impugnación ante la jurisdicción contencioso-administrativa, la previsión del artículo 12.3 de la LDC no impide ni restringe la aplicación del artículo 1, pues ambas normas responden a una finalidad distinta. Mientras que la primera busca depurar del ordenamiento jurídico actos o disposiciones administrativas contrarias a la Ley, la segunda se limita a perseguir actuaciones contrarias al artículo 1, imponiendo en su caso la correspondiente sanción. Dicha cuestión fue ya abordada en la resolución de este Consejo de 6 de octubre de 2011, señalando lo siguiente:

Por otro lado, este Consejo no se puede pronunciar sobre si la actuación de la CAP es impugnable ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, al ser ésta una competencia que tienen reservados los órganos del citado orden jurisdiccional, pero entiende que, conforme a lo razonado previamente, la actuación de la CAP objeto de este expediente no debe considerarse reservada a dicha jurisdicción. En efecto, la CNC no es un órgano de revisión de actos administrativos, pero sí es competente para valorar si la Administración es responsable de una actuación anticompetitiva cuando concurren determinados requisitos.

Por eso señala la sentencia del TS de 19 de junio de 2007 que, "(...) al versar el procedimiento en exclusiva sobre las cuestiones planteadas ante los órganos de defensa de la competencia y dentro de las atribuciones de éstos, quedan necesariamente fuera las cuestiones que puedan referirse directa y únicamente a la conformidad a derecho de la actuación denunciada desde la perspectiva del derecho administrativo, las cuales habrían de plantearse directamente como tales ante los tribunales de esta jurisdicción contencioso administrativa."

No se pretende aquí, pues, una revisión general de legalidad de la actuación administrativa (función reservada a la jurisdicción contencioso-administrativa) sino una aplicación de las disposiciones de la LDC (art. 1) de acuerdo con lo señalado en los artículos 12.1 y 24 de la misma.

Del mismo modo que la Autoridad de Competencia no es competente para declarar la nulidad de los actos o contratos contrarios al artículo 1 o 2 de la Ley (función que queda reservada a la jurisdicción ordinaria), ello no impide que dicha Autoridad se pronuncie sobre su carácter anticompetitivo y contrario a tales preceptos, así como el ejercicio de la correspondiente potestad sancionadora.

En definitiva, el principio de legalidad de la actuación administrativa, la necesaria sujeción de ésta a lo dispuesto en la LDC, la expresa habilitación de la LDC para resolver sobre la responsabilidad de todos aquellos sujetos autores de la conducta prohibida por el artículo 1 de la LDC aun cuando no tengan la consideración de operadores económicos en sentido estricto, junto con la inviabilidad de acudir a la vía del artículo 12.3 de la LDC para la defensa del orden que la normativa de defensa de la competencia impone, conduce, en este caso en concreto y por las razones reseñadas, a admitir de forma inequívoca la posibilidad de declarar

responsable de la conducta ilícita acreditada a la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana .

DÉCIMO.- Cálculo de la multa. El artículo 63 de la Ley 15/2007, dispone que, *“los órganos competentes podrán imponer a los agentes económicos, empresas, asociaciones que deliberadamente o por negligencia infrinjan lo previsto en la presente Ley, las siguientes sanciones”*, que en el caso de infracciones muy graves pueden llegar hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa.

De acuerdo con el artículo 62.4 de la LDC, una infracción como la descrita en los Fundamentos de Derecho TERCERO y QUINTO anteriores, debe ser calificada de muy grave y acreedora de una sanción de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio anterior al de la imposición de la multa.

A la hora de modular la cuantía dentro de dicho límite, el artículo 64 se remite a los criterios de dimensión y características del mercado afectado, la cuota de mercado de la empresa o empresas responsables, el alcance y duración de la infracción, los efectos sobre los derechos legítimos de competidores y consumidores y usuarios, así como los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción y, en su caso, las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas.

Además de los criterios de la LDC, el Consejo tiene en cuenta asimismo la doctrina del Tribunal Supremo, según la cual este Consejo a la hora de fijar la multa ha de tener, *“...como criterio rector para este tipo de valoraciones sobre la adecuación de las sanciones a la gravedad de los hechos, que la comisión de las infracciones anticoncurrenciales no debe resultar para el infractor más beneficiosa que el cumplimiento de las normas infringidas”*.

Para el cálculo de la multa el Consejo aplica *“Comunicación de la CNC sobre la cuantificación de las sanciones derivadas de infracciones de los artículos 1, 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y de los artículos 81 y 82 del tratado de la Comunidad Europea”*, publicada en el año 2009, en la que, en aras de la transparencia y la seguridad jurídica, esta CNC dio a conocer la metodología que utiliza en el cálculo de las multas en cumplimiento de los criterios de la LDC anteriormente descritos y al objeto de potenciar el efecto disuasorio de la mismas.

A la hora de aplicar la Comunicación de sanciones debemos definir en primer lugar el mercado afectado por la infracción, así como el periodo de infracción de cada una de las partes con el fin de obtener el volumen de ventas afectado por la infracción sobre el que girar el tipo a aplicar en función del conjunto de características y gravedad de la infracción.

En efecto, el párrafo 10 de la Comunicación, dice que *“El volumen de ventas afectado por la infracción será la suma ponderada de las ventas obtenidas por el infractor en los mercados de producto o servicio y geográficos donde la infracción*

haya producido o sea susceptible de producir efectos, durante el tiempo que la infracción haya tenido lugar y antes de la aplicación del IVA y otros impuestos relacionados. Las ventas de cada periodo se ponderarán de acuerdo con lo previsto en el punto (15)”.

A esos efectos el Consejo, en julio de 2013 ha solicitado a las partes el volumen de ventas, y dado la condición de asociaciones de varias de las imputadas, de acuerdo con el artículo 63.1, c), se les ha solicitado el volumen de negocios de sus miembros. Dicha información se ha recibido en el Consejo a lo largo del mes de agosto de 2013. (Folios 5545 a 5921). Con dicha información y teniendo en cuenta el periodo de participación de cada uno de los imputados se ha calculado el volumen de ventas afectado por la infracción, base a la que debe aplicar el tipo a que se refiere el punto 14 de la comunicación para obtener el importe básico.

Para fijar el porcentaje a aplicar el Consejo ha tenido en cuenta las características de la infracción y las del mercado afectado, a saber:

- a) La naturaleza de la conducta objeto de sanción en este expediente, que es como se recoge en el fundamento de derecho QUINTO una infracción única y continuada, que estuvo distorsionando el funcionamiento competitivo del transporte de contenedores con origen y destino en el Puerto de Valencia, al menos, desde el año 1998, y es posible que incluso hayan desplegado efectos con posterioridad a la incoación del expediente en junio de 2011, es decir durante 13 años. Todo ello sin perjuicio de que la distinta duración de la infracción ya se haya tenido en cuenta en el cálculo de volumen de ventas afectado por la infracción.
- b) Por lo que se refiere a la dimensión y características del mercado afectado a tener en cuenta para el cálculo de la sanción, debemos de considerar la importancia del Puerto de Valencia que es uno de los principales de España, y según información de la DI en la PR, su área de influencia abarca un radio de 350 Km, donde se produce el 55% del PIB español y con unas conexiones por carretera o por ferrocarril que permiten considerarlo como *“el Puerto natural de Madrid”*. Además, *“como puerto hub del Mediterráneo Occidental, desde Valenciaport se pueden distribuir eficientemente las mercancías en un radio de 2000 km, no solo en los países del Sur de la Unión Europea sino también en los países del Norte de África -Marruecos, Argelia, Túnez y Libia-, que representan un inmenso mercado de 243 millones de consumidores”*.
- c) Por último, y en relación con la incidencia sobre consumidores y usuarios, el Consejo tiene en cuenta que, las imputadas en este expediente representan la cadena completa del transporte de contenedores en el Puerto de Valencia. En consecuencia, el encarecimiento de los servicios derivado de las prácticas restrictivas imputadas incidirá directamente en el consumidor final, en tanto en cuanto el mismo le será repercutido, y más aún, vista la relevancia del Puerto de Valencia.

Y en relación con la alegación de ausencia de acreditación de efectos (FD CUARTO), y como reiteradamente ha dicho este Consejo el artículo 1 de la LDC y el 101 del TFUE no castiga ni pretende erradicar exclusivamente las actuaciones con efectos ciertos, sino aquellos que potencialmente fueran susceptibles de afectarla. En este sentido, la más reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo dice lo siguiente: *“En primer lugar es preciso recordar que las conductas prohibidas por el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia son aquellas que pueden producir efectos anticompetitivos, sin que sea preciso -como hemos reiterado en constante jurisprudencia- que dichos efectos se hayan producido de manera efectiva.”* (STS CA-3ª 12 septiembre 2013, Recurso 6932/2010).

La distorsión de la competencia en el Puerto de Valencia con medidas equivalentes a las investigadas, que en este expediente se acreditan desde 1998, parece más bien que puede remontarse a épocas más alejadas, lo que hace prácticamente imposible la comparación con un funcionamiento competitivo, puesto que si bien como dice la ANV *“los números son buenos”* refiriéndose a los resultados del puerto de Valencia, no es descartable que sin las actuaciones ahora sancionadas pudieran ser mejores. En todo caso no son los resultados del puerto los relevantes a estos efectos sino la incidencia que estas conductas han tenido sobre el coste de las mercancías transportadas y por tanto sobre la competitividad de los sectores que deben utilizar este puerto para entrar o salir del territorio nacional. Máxime cuando se ha comprobado que estas conductas parecen propagarse y que es sabido que puertos próximos, como el de Barcelona, también han mantenido conductas anticompetitivas (Resolución de 1 de abril de 2008, Expte. 623/07, Transportes Barcelona, y RCNC de 1º de enero de 2013, EXPTE. S/0293/10 TRANSCONT).

Finalmente respecto a los efectos concretos del acuerdo sobre indemnizaciones, es convicción de este Consejo que en un conjunto de medidas como las que se han llevado a cabo en el Puerto de Valencia no puede ni debe analizarse el efecto de cada una de ellas por separado, sino que es el conjunto y sobre todo el entramado que las mismas suponen, las que cercenan o tratan de cercenar cualquier atisbo de comportamiento competitivo entre los agentes.

Pero al fijar el tipo el Consejo también ha tenido en cuenta que, como se recoge en el Fundamento de Derecho SEXTO, no todos los imputados merecen el mismo nivel de reproche en la ejecución de la infracción, lo que debe verse reflejado en la multa, y así considera que las Asociaciones de transportistas merecen el máximo reproche y por tanto el tipo a aplicar que según la Comunicación, puede llegar al 30% del *volumen de ventas afectado por la infracción*, deberá ser del 15%.

Por lo que se refiere a las asociaciones de empresas consignatarias, demandantes del servicio objeto de la concertación, no son las impulsoras de los acuerdos, pero es evidente que los mismos no hubieran podido aplicarse sin su activa colaboración y cooperación en la infracción o al menos su negligente participación en la misma, siendo a juicio del Consejo acreedoras de una sanción, menor proporcionalmente, situando el tipo en el 5%.

Finalmente y por lo que se refiere a las empresas concesionarias de terminales, es cierto que el acuerdo concreto en el que han participado y que les afecta en primera instancia se refiere al precio de un aspecto parcial del transporte de contenedores en camión, como son las indemnizaciones por paralizaciones, y que el coste de las mismas puede no ser importante en el escándalo de costes de las terminales, lo que limita el alcance del acuerdo, pero no es menos cierto que la homogeneización de dichos precios que propician los acuerdos es una pieza más en el conjunto de actuaciones distorsionadoras de la competencia y que la participación continuada de las terminales en la cartelización del mercado, es merecedora de reproche, si bien de forma matizada, lo que lleva a este Consejo a fijar un tipo del 2%.

Realizados los cálculos de acuerdo con la metodología de la Comunicación con los datos y tipos más arriba descritos, el importe básico de la multa para cada una de las imputadas en función de su volumen de negocio en el mercado afectado es la siguiente:

Importe básico de la sanción

- ELTC, 33.308.172 euros
- TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, 8.277.956 euros.
- TRANSCONVAL, 16.353.800 euros
- ANV, 3.307.783 euros.
- ATEIA-OLT VALENCIA, 13.144.444 euros
- TCV, 403.096 euros
- NOATUM, 561.390 euros
- MSCTV, 252.318 euros.

Fijado el importe básico de la sanción sobre la base de los criterios mencionados, para fijar la multa final de acuerdo con el artículo 64.1 g) de la LDC, es necesario aplicar las circunstancias atenuantes o agravantes que concurran en cada uno de los sancionados. En el presente caso, la DI propone aplicar el agravante de instigación previsto en el apartado 2.b) del citado artículo 64 a las Asociaciones ELTC y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, y como se recoge en el FD SEXTO, el Consejo está de acuerdo y considera adecuado incrementar el importe básico en un 5%, siendo por tanto la sanción que corresponde a estas asociaciones la siguiente:

Con agravantes

- ELTC, 34.973.581 euros
- TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, 8.691.854 euros

Límite de la sanción

El artículo 63 de la LDC pone límites a las sanciones a imponer en función de la gravedad de la infracción, y así el punto 1.c) dispone que las infracciones muy graves, como la aquí sancionada, tienen como límite máximo el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora, en el año anterior al de la imposición de la multa. El Consejo ha tomado en cuenta los datos aportados por cada una de las sancionadas para el ejercicio de 2012, resultando que las tres asociaciones de

transportistas superan dicho límite y siendo por tanto las multas finales a aplicar las siguientes:

- ELTC, 12.692.462 euros
- TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, 3.048.395 euros.
- TRANSCONVAL, 9.910.829 euros
- ANV, 3.307.783 euros.
- ATEIA-OLT VALENCIA, 13.144.444 euros
- TCV, 403.096 euros
- NOATUM, 561.390 euros
- MSCTV, 252.318 euros.

Para FVET y como caso excepcional debido a la singularidad de la acreditación de su participación en la infracción, el Consejo ha considerado que no procede hacer el cálculo de la sanción con la metodología de la Comunicación. En efecto el hecho de que esta Federación de Asociaciones solo conste acreditada su participación en una reunión en septiembre de 2010, en apoyo parece de una de sus asociadas, ELTC, sin que exista más constancia de su participación ni antes ni después de dicha fecha, hace que mereciendo un reproche separado por participar, aunque sea puntualmente, en una infracción tan grave, tal como se recoge en le FD SEXTO, la multa proporcionada en relación con la del resto de asociaciones del transporte, teniendo en cuenta los criterios del artículo 64 de la LDC y precedentes anteriores sería de 200.000 euros.

Por lo que se refiere a la Autoridad Portuaria que, como ha alegado, no tiene volumen de negocio en el mercado afectado, el Consejo entiende que por proporcionalidad y equidad la multa a imponer debe ser similar a la impuesta por este Consejo a la Autoridad Portuaria de Barcelona en la Resolución de 10 de marzo de 2013 (expediente S/0293/10 TRANSCONT), es decir 100.000 euros.

Las solicitud de algunas de las partes de eximir las de la sanción por ausencia de intencionalidad o dolo, ya ha sido contestada previamente, pero es que además en este caso el Consejo considera que las partes tenían indicios suficientes sobre la prohibición de dichas conductas, desde luego antes de los acuerdos de 2010, en las actuaciones llevadas a cabo por las autoridades de competencia, entre otras la Resolución del Consejo de la CNC de 1 de abril de 2008 (Expte. 623/07, Transportes de Barcelona) y en la incoación de un expediente sancionador el 2 de marzo de 2009 (S/0012/07 PUERTO DE BARCELONA) a asociaciones y empresas similares que operan en el Puerto de Barcelona. Operadores con los que tenían relación, en concreto ELTC, como está acreditado en el expediente (HP 38 y 57).

Finalmente, y respecto a algunas alegaciones sobre la situación de crisis del sector, este Consejo ya se ha pronunciado reiteradamente que la misma no exime del cumplimiento de las normas de competencia ni debe ser considerada para el cálculo de la sanción a imponer cuando se infringen.

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

RESUELVE

PRIMERO.- Declarar que en el presente expediente se ha acreditado una infracción del artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE, en los términos expuestos en el Fundamento de Derecho QUINTO.

SEGUNDO.- Declarar responsables de dicha infracción a: **la** Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores, (**ELTC**); la Asociación de Empresas, Autónomos, Cooperativas y Cooperativas del Transporte de mercancías por contenedor de los puertos de la Comunidad Valenciana, (**TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA**); **la** ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES VALENCIANOS (**TRANSCONVAL**); la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (**FVET**); la ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA (**ANV**); la ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS OLT (**ATEIA-OLT VALENCIA**); **TCV** STEVEDORING COMPANY, S.A; MARÍTIMA VALENCIANA, S.A. y su sucesora, **NOATUM** PORTS VALENCIANA, S.A.U; MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A (**MSCTV**); la AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (**APV**) y La Consellería de infraestructuras Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana (**La CONSELLERÍA**).

TERCERO.- De acuerdo con la responsabilidad atribuida en los Fundamento de Derecho OCTAVO Y NOVENO, imponer a las autoras responsables de la conducta infractora las siguientes multas:

- ELTC, 12 692.462 euros, (Doce millones seiscientos noventa y dos mil cuatrocientos sesenta y dos euros).
- TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, 3.048.395 euros, (tres millones cuarenta y ocho mil trescientos noventa y cinco euros).
- TRANSCONVAL, 9.910.829 euros, (nueve millones novecientos diez mil ochocientos veintinueve euros).
- FVET, 200.000 euros, (doscientos mil euros).
- ANV, 3.307.783 euros, (tres millones trescientos siete mil setecientos ochenta y tres euros).
- ATEIA-OLT VALENCIA, 13.144.444 euros (trece millones ciento cuarenta y cuatro mil cuatrocientos cuarenta y cuatro).
- TCV, 403.096 euros (cuatrocientos tres mil noventa y seis euros)
- NOATUM, 561.390 euros (quinientos sesenta y un mil trescientos noventa euros).

- MSCTV, 252.318 euros, (doscientos cincuenta y dos trescientos dieciocho euros).
- APV, 100.000 euros, (cien mil euros).

CUARTO- Intimar a las partes declaradas responsables en el Resuelve SEGUNDO a que se abstengan en el futuro de conductas iguales o equivalentes.

QUINTO.- 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 las interesadas 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 la notificación.