



RESOLUCION (Expediente 01/2009 HIRU.)

Pleno

D. Javier Berasategi Torices, Presidente

D. Joseba Andoni Bikandi Arana, Vicepresidente y Ponente

D. Juan Luis Crucelegui Gárate, Vocal

D. José Antonio Sangroniz Otaegi, Secretario

En Vitoria-Gasteiz, a 20 de mayo de 2009

El Pleno del Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia (en adelante, Tribunal o TVDC), con la composición ya expresada y siendo Ponente D. Joseba Andoni Bikandi Arana, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente 01/2009 incoado contra HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA (en adelante HIRU) por una supuesta infracción del artículo 1,1º a) de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia consistente en una recomendación colectiva de precios.

1. HECHOS.

1.1. FASE INSTRUCTORA ANTE EL SVDC.

(1) En fecha 22 de enero de 2008 el Servicio Vasco de Defensa de la competencia tuvo conocimiento de los hechos siguientes:

HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA recomendó, el 21 de enero de 2008, una subida de las tarifas de los transportistas en un 5%. Dicha recomendación fue recogida ampliamente en la prensa escrita y digital del día siguiente. Así, los titulares fueron:

- El Correo digital: *“Hiru propone una subida del 5% en sus tarifas”*.
- Diarivvasco.com: *“Hiru propone una subida del 5% para trabajar con “garantías mínimas”*”.
- Deia.com: *“Hiru propone a los transportistas autónomos que suban sus precios el 5%”*.
- Noticias de Gipuzkoa y Diario Noticias de Álava: *“Cerca de 12.500 transportistas autónomos de la CAV estudian incrementar las tarifas un 5%”*.
- Gara: *“Hiru recomienda una subida del 5% en las tarifas de los transportistas”*.
- Berria: *“Tarifak “gutxienez” %5 igotzeko aholkua eman die garraiolari autonomei Hiruk”*.



- (2) En fecha 29 de enero de 2008, el Servicio Vasco de Defensa de la Competencia remitió a la Comisión Nacional de la Competencia nota sucinta descriptiva de las conductas detectadas junto con su documentación soporte, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.1 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. El 19 de febrero de 2008 se remite por parte de la Comisión Nacional de la Competencia oficio en el que se comunica que siguiendo la propuesta recibida se considera competente para conocer del asunto al Servicio Vasco de Defensa de la Competencia.
- (3) Con fecha 25 de febrero de 2008, el SVDC adoptó una Resolución por la que decidió incoar expediente sancionador, de oficio, a HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA (HIRU), Expediente 3/2008 del Servicio, por recomendar una subida de las tarifas de los transportistas en un 5%, el 21 de enero de 2008. Esta Resolución fue notificada a los interesados y al TVDC en fechas 29 y 27 de febrero de 2008, respectivamente.
- (4) En fecha 28 de febrero de 2008, el SVDC dictó una Providencia de solicitud de información a HIRU, de acuerdo con lo establecido en el artículo 50.1 de la Ley de Defensa de la Competencia demandando la siguiente información:
 - Número de Código de Identificación Fiscal (CIF) de la asociación.
 - Estatutos de la asociación (incluyendo sus modificaciones).
 - Relación de los miembros que forman parte de los órganos de gobierno y representación.
 - Relación de asociados, incluyendo su razón social, domicilio y nombre del representante.
 - Medios empleados para hacer llegar a sus asociados los acuerdos adoptados por la asociación (página web, correo electrónico, circulares, correo ordinario).
 - Copia de las Actas de los acuerdos adoptados por la asociación durante los años 2005, 2006, 2007 y 2008.
 - Copias de los acuerdos notificados a sus asociados (circulares, etc.) durante los años 2005, 2006, 2007 y 2008.
 - Comunicados enviados a los medios de difusión (prensa, radio, etc.) durante los años 2005, 2006, 2007 y 2008.
 - Relación del resto de asociaciones que operen en la Comunidad Autónoma de Euskadi con la misma finalidad/actividad.
 - Número total de asociados en el conjunto de asociaciones en la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- (5) En fecha 4 de marzo de 2008, la letrada Elixabete Salvatierra, en nombre y representación de HIRU, remitió el siguiente escrito:



PRIMERA.- Que HIRU en ningún caso cuenta, ni propone, ni tiene establecidas tarifas fijas aplicables a los servicios que prestan sus afiliados transportistas. En este sentido HIRU invoca la libertad de precios en el sector, queriendo únicamente informar sobre las subidas de precios que sufre el sector del transporte.

SEGUNDA.- Que, esta parte desconocía la ilegalidad de la conducta que cometía, no existiendo por tanto Intencionalidad de lesionar Interés público ninguno.

TERCERA.- Que es constatable la buena fe defendida, en el sentido de que hasta la fecha HIRU ha actuado con total respeto a la legislación sobre competencia sin que haya sido sancionado ni que cuente con más expedientes sancionadores por los motivos que ahora se le imputan.

Y por todo ello, solicitó:

1. Se acuerde la terminación convencional del presente procedimiento sancionador.
 2. Se decida suspender la tramitación del procedimiento hasta que sea resuelta dicha solicitud de terminación convencional.
- (6) En Providencia de 5 de marzo de 2008, el SVDC resolvió denegar la solicitud de acuerdo de terminación convencional presentada, al considerar que el expediente en cuestión no puede ser objeto de tal acuerdo y, consecuentemente, desestimó la solicitud de suspensión del procedimiento sancionador.
- (7) El 13 de marzo de 2008, en virtud del artículo 47 de la Ley 15/2007 de 4 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC) HIRU interpuso Recurso Administrativo contra la Providencia del SVDC de 5 de marzo de 2008 que deniega la solicitud de acuerdo de terminación convencional, del que ha conocido este Tribunal.
- (8) El 27 de marzo, HIRU comunicó al SVDC la interposición de dicho recurso solicitando:
1. Se acuerde la ampliación del plazo concedido a HIRU para que aporte la información requerida en la notificación de fecha 28 de febrero del 2008, por tiempo necesario para que el Tribunal vasco de la competencia resuelva el recurso administrativo presentado.
 2. Se acuerde asimismo la suspensión del cómputo del plazo otorgado en la misma notificación señalada en el párrafo anterior, en tanto en cuanto sea resuelto el recurso administrativo presentado.
- (9) En fecha 3 de abril de 2008, el SVDC dictó una Providencia por la que se resolvió lo siguiente:

PRIMERO: Desestimar la solicitud de ampliación del plazo concedido para



aportar la información requerida, así como la suspensión del cómputo del plazo otorgado, hasta que sea resuelto el recurso administrativo interpuesto ante el Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, por Elixabete Salvatierra, en nombre y representación de HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA.

SEGUNDO: No obstante lo anterior, otorgar a HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA un nuevo plazo de cinco días hábiles, contados a partir del día siguiente al de la recepción de la notificación de la presente Providencia, para que aporte la información solicitada en la Providencia de 28 de febrero de 2008.

- (10) En fecha 17 de abril de 2008, HIRU, remitió escrito dirigido al SVDC en el que manifestó:
1. Zehazpen-espeditante horren barruan idazkiak egin eta sinatu dituen abokatu honek lege-aholkularitza enpresa baterako egiten du lan, eta HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUaren izenean erantzun izanak telefonoz eskatutako lan-enkargu baten ondorioa izan da.
 2. Eskatutako informazioa lortzeko gestioak egiteko orduan Lasarte-Oriako bulegoan informazio hori ez dagoela egiaztatu dut. Izan ere, Lasarte-Oriako bulegoa Hiruko Gipuzkoako Lurralde Federazioaren bulegoa da, eta ez ustez legea urratu duen HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUarena.
 3. Abokatu honek jakin izan duenez, Iruña-Okan du egoitza ustez legea urratu duen sindikatu hori (Los Llanos Industrialdea A kalea, 13. pabiloia. Langraiz. 01230). Beraz sindikatu horri eskatu beharko zaio beharreko informazioa, eta elkarte horri bidali hemendik aurrera zehazpen-espeditante honen inguruko jakinarazpen guztiak.
- (11) En fecha 25 de abril de 2008, el SVDC dictó una Providencia por la que se resolvió solicitar al Registro de Asociaciones de Euskadi que aportase la siguiente información:
- Copia de toda la información obrante en el mismo referida a la entidad o entidades de transportistas HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA.
 - La citada información fue remitida en fecha 13 de mayo de 2008.
- (12) En fecha 15 de mayo de 2008, el SVDC dictó una Providencia de solicitud de información a HIRU, dirigida a la sede de Iruña-Oka que contenía la misma solicitud de información que la realizada también mediante Providencia de 28 de febrero de 2008 y que no fue atendida por la parte interesada.
- (13) Con fecha 30 de mayo de 2008, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 24 del Real Decreto 261/2008 de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia y conforme al artículo 47,1º de la Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia, el TVDC instó al



SVDC para que le remitiera copia del expediente e informara sobre el recurso presentado, tras serle comunicada el 13 de marzo de 2008 la interposición de un recurso administrativo por parte de HIRU, contra la Providencia de 5 de marzo de 2008.

- (14) En fecha 3 de junio de 2008, el SVDC recibe un escrito de alegaciones de HIRU en respuesta a la solicitud de información realizada mediante Providencia de 25 de abril de 2008, en el que se señalaba:

LEHENBIZIKOA.- HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA ez da elkarte bat, eta horrenbestez, ez ditu haren funtzionamendua arautzeko Estatutuak.

BIGARRENA.- HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUAK ez du elkarte egitura, ez du gobernu organorik eta ez du bazkiderik.

HIRUGARRENA.- HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUAK ez ditu akordioak onartzen, eta ondorioz ez ditu medioak horiek zabaltzeko.

LAUGARRENA.- Euskal Autonomia Erkidegoan dauden elkarten kideen zenbatekoaren inguruan Eusko Jaurlaritzako Elkarten Erregistroan biltzen den informazioari lotzen gara, izan ere ez dakigu EAEn aritzen diren elkarten zenbatekoa eta are gutxiago horietan guztietan parte hartzen duten bazkideen zenbatekoa.

- (15) El propio día 3 de junio de 2008 tuvo entrada en el Tribunal, proveniente del Servicio, copia del expediente sancionador incoado contra HIRU por el SVDC, acompañado de un informe en el que se ratificaba íntegramente en lo dispuesto en la Providencia objeto de recurso.

- (16) El TVDC deliberó y falló el recurso interpuesto por HIRU contra la Providencia del SVDC, en su Plenario del día 23 de Julio de 2008 en el que se resolvió lo siguiente:

PRIMERO.- Estimar el recurso presentado por el Sindicato de transportistas HIRU.

SEGUNDO.- Instar al Servicio Vasco de Defensa de la Competencia a comunicar a Hiru si es admisible la terminación convencional sin multa o sólo cabe una terminación convencional con multa (por ejemplo, debido a la gravedad de la conducta investigada). Si el Servicio Vasco de Defensa de la Competencia opta por la terminación convencional con multa e Hiru se reafirma en su propuesta de terminación convencional, aun con multa, el Servicio Vasco de Defensa de la Competencia iniciará el procedimiento de terminación convencional comunicando de manera informal al representante legal del Sindicato de transportistas HIRU los cargos que se le imputan, las pruebas que las sustentan y el marco de negociación dentro del cual se debe desarrollar la terminación convencional con multa del expediente iniciado, sobre la base de compromisos que conlleven de forma preceptiva la propuesta de aceptación de los cargos imputados por el Servicio y, en su caso, la realización de otras propuestas tendentes a reparar el daño causado, promover la competencia y evitar la reiteración de conductas contrarias a la LDC.



- (17) En fecha 9 de septiembre de 2008, el SVDC remitió al Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia una solicitud de aclaración sobre la Resolución de 23 de julio de 2008, de recurso sobre terminación convencional, con el fin de proceder a una correcta tramitación del expediente incoado.
- (18) El 15 de octubre de 2008, el Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia envía al SVDC Auto aclaratorio de 30 de septiembre de 2008 relativo al procedimiento de reducción pactada de la sanción prevista en su Resolución de 23 de julio de 2008. En dicho Auto, se señala lo siguiente:
- 1º *El mecanismo de reducción pactada de la sanción se integra en el procedimiento sancionador y coexistirá con el mecanismo de terminación convencional tradicional (sin sanción) previsto en el artículo 52 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC), cuyas normas de funcionamiento serán aplicables de forma analógica a esta forma de terminación del procedimiento.*
 - 2º *Las empresas expedientadas podrán solicitar la reducción pactada de la sanción, cuando soliciten una terminación convencional sin sanción y su apertura sea denegada por el Servicio, o separadamente, en cualquier fase del procedimiento sancionador.*
 - 3º *Corresponde al Servicio acordar o rechazar el inicio de las actuaciones tendentes a la terminación convencional sin sanción en función del problema de competencia o del tipo de infracción objeto del expediente sancionador. No obstante, si el Servicio considera que el interés público y, en particular, la política de defensa de la competencia, exige la imposición de una sanción, por ejemplo, en el supuesto de una infracción flagrante o manifiesta ("hardcore" en terminología anglosajona) de la LDC, deberá dejar abierta la vía de la terminación con reducción pactada de la sanción.*
 - 4º *En la terminación del procedimiento con reducción pactada de la sanción en contrapartida de compromisos adquiridos, resulta fundamental el momento procesal en que se solicita su apertura por parte de la empresa o empresas expedientadas:*
 - *Si el mecanismo de reducción pactada de la sanción se abre con anterioridad a la notificación del Pliego de Concreción de Hechos (PCH), la empresa debe colaborar con la investigación del SVDC de forma que los hechos y la responsabilidad de la empresa queden fijados fehacientemente en un PCH. En sus alegaciones al PCH, la empresa deberá admitir los hechos, la infracción de la LDC y su responsabilidad en ella, lo que dará lugar a una reducción del 10% sobre la multa definitiva. Asimismo, la empresa podrá ofrecer compromisos de comportamiento dirigidos a reparar el daño causado, garantizar de forma fehaciente el respeto de la normativa y la promoción de la defensa de la competencia, en cuyo caso puede obtener hasta un 30% de reducción suplementaria sobre la multa definitiva. En suma, la reducción pactada puede suponer una minoración de hasta el 40% de la multa definitiva.*
 - *Si el mecanismo de reducción pactada de la sanción se abre con posterioridad a la notificación del PCH, la empresa deberá colaborar con la investigación y, en particular, en sus alegaciones al PCH deberá admitir*



los hechos, la infracción de la LDC y su responsabilidad en ella, lo que dará lugar a una reducción de reducción del 10% de la multa definitiva. Asimismo, la empresa podrá ofrecer compromisos de comportamiento dirigidos a reparar el daño causado, garantizar de forma fehaciente el respeto de la normativa y la promoción de la defensa de la competencia, en cuyo caso puede obtener hasta un 15% de reducción de la multa definitiva. En suma, la reducción pactada puede suponer una minoración de hasta el 25% de la multa definitiva.

- 5º En el Informe que el SVDC dirija al TVDC junto al expediente instruido, se incluirá la propuesta de resolución así como la propuesta relativa a reducción de la sanción (por la aplicación de circunstancias atenuantes) motivada por los compromisos adoptados por la empresa.*
- 6º En la fase resolutive, una vez recibido el expediente y el Informe del Servicio,, el Tribunal seguirá los trámites previstos en el artículo 51 de la LDC antes de adoptar la resolución final.*
- 7º En la fijación de la sanción se atenderá al tipo de infracción objeto del expediente sancionador (leve, grave o muy grave) y a los criterios previstos en el artículo 64.1 LDC.*
- 8º El porcentaje de reducción de la sanción que se proponga por el Servicio en el Informe que incluya la propuesta de resolución será aceptado por el Tribunal, tras efectuar una valoración de los compromisos adquiridos por la empresa o empresas expedientadas. La reducción de la sanción definitiva que acuerde el Tribunal se aplicará sobre la base de lo dispuesto en el artículo 64.3 de la LDC (circunstancias atenuantes).*

- (19) En fecha 3 de noviembre de 2008, el SVDC dictó Providencia, que fue notificada a HIRU el 6 de noviembre de 2008, en la que se le señalaba lo siguiente:
- De acuerdo con lo expuesto en el punto 3º del Auto aclaratorio, este Servicio Vasco de Defensa de la Competencia considera rechazable el inicio de actuaciones tendentes a la terminación convencional sin sanción, dado que nos encontramos en el supuesto de una infracción flagrante o manifiesta (“hardcore”).
 - Se les otorga un plazo de cinco días hábiles, para que manifiesten si desean acogerse al procedimiento de reducción pactada de la sanción, de acuerdo con lo establecido en el punto 4º del Auto aclaratorio.
 - En el caso de no manifestar nada en ese plazo, se procederá a emitir el correspondiente Pliego de Concreción de Hechos.
- (20) El 18 de noviembre de 2008, el SVDC adoptó y notificó a HIRU, Pliego de Concreción de Hechos, tal como lo establece el artículo 50,3º de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. La empresa presentó sus alegaciones en tiempo y forma.
- (21) En fecha 11 de diciembre de 2008, el SVDC recibió las alegaciones realizadas por HIRU al Pliego de Concreción de Hechos de 18 de noviembre de 2008.



- (22) El 15 de diciembre de 2008, el SVDC notificó a HIRU la Providencia de cierre de la fase de instrucción tal como lo establece el artículo 33 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, de conformidad con el artículo 50,3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

1.2. FASE RESOLUTORIA ANTE EL TVDC.

- (23) El 9 de enero de 2009 el SVDC notificó a HIRU la Propuesta de Resolución como establece el artículo 34 del Reglamento de Defensa de la Competencia, de conformidad con el artículo 50,4º de LDC, que contenía, entre otros extremos, respuesta a las alegaciones presentadas por la parte interesada. El SVDC proponía al TVDC:

PRIMERO: Que declare la existencia de prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el artículo 1.1.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistentes en haber realizado la conducta conceptuada como *“recomendación colectiva que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en: a) La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.”*

SEGUNDO: Que considere responsable de estas conductas prohibidas a HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, que actúa bajo el nombre comercial de HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, con CIF nº G01058676, y domicilio social en Los Llanos Industrialdea - A kalea, 13, de Iruña Oka/Iruña de Oca (CP 01230).

TERCERO: Que adopte el resto de declaraciones a que se refiere el artículo 53 de la Ley de Defensa de la Competencia.

- (24) El 3 de febrero de 2009, el SVDC recibe por parte de HIRU las alegaciones a la Propuesta de Resolución de 8 de enero de 2009, derecho que le asiste en base al artículo 50,4º.
- (25) El 4 de febrero el TVDC recibe del SVDC expediente sancionador acompañado de un informe, en el que se incluyen la Propuesta de Resolución y las alegaciones formuladas por los interesados.

En relación a las alegaciones realizadas por HIRU a la Propuesta de Resolución, señala el SVDC en el punto tercero de su informe que: “Estas alegaciones coinciden sustancialmente con las alegaciones presentadas en fecha 11 de diciembre de 2008 al Pliego de Concreción de Hechos”. En su punto cuarto señala que: “Vistas las alegaciones referidas, el Instructor de este expediente considera que las mismas no desvirtúan, en absoluto, lo manifestado en la Propuesta de Resolución, la cual se reitera en su integridad.”



- (26) El día 25 de marzo de 2009 se celebró una reunión entre el TVDC e HIRU en la sede de aquél y a petición de esta última entidad con el objeto de analizar la situación del expediente sancionador en ese momento y explorar cuáles debieran ser los contenidos indispensables para llegar a un acuerdo satisfactorio de cara a alcanzar una terminación convencional con sanción pactada.

Analizados todos los extremos, HIRU se comprometió a trasladar lo tratado en dicha reunión a sus órganos de dirección para posteriormente presentar al TVDC una propuesta para la finalización del expediente.

- (27) El 8 de abril de 2009 el TVDC comunica a HIRU y al SVDC el acuerdo adoptado en el Pleno celebrado el día 18 de marzo de 2009, de admisión a trámite del expediente 01/2009 HIRU (Euskal Herriko Garraiolarien Sindikatua), la incoación de expediente sancionador y la designación como ponente del mismo al miembro del Tribunal D. Joseba Andoni Bikandi Arana.

- (28) El día 22 de abril de 2009 se celebró una nueva reunión en la sede del TVDC entre éste e HIRU en la que se ultimó el contenido de la propuesta a realizar por HIRU para alcanzar el objetivo señalado.

- (29) El 20 de mayo de 2009, el TVDC deliberó y falló el presente expediente.

- (30) Es parte interesada HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, que actúa bajo la marca HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, con CIF N° G01058676, y domicilio social en Los Llanos Industrialdea-A Kalea,13, de Iruña Oka/ Iruña de Oca C.P. 012230.



2. HECHOS PROBADOS

2.1. PARTE INTERESADA.

(31) De acuerdo con los Estatutos depositados en la Dirección de Trabajo y Seguridad Social del Departamento de Justicia, Empleo y Seguridad Social del Gobierno Vasco "HIRU" GARRAIOLARIEN SINDIKAL CONFEDERAZIOA, en siglas, HIRU (sic) (artículo 1) es una Confederación cuyo objeto es agrupar y organizar los transportistas vascos a fin de desarrollar de forma organizada la defensa de sus derechos, intereses y aspiraciones colectivos tanto en su actividad como en su modo de vida (artículo 2). Su ámbito territorial, históricamente definido, es el de los territorios de Euskal Herria peninsular (artículo 5).

Se organiza en Federaciones de transportistas en los territorios mediante federaciones territoriales provinciales y en el plano profesional y sectorial en federaciones sectoriales (*artículo 9*).

Sus órganos confederales son:

- BILTZAR NAGUSIA, órgano supremo, está constituido por miembros delegados elegidos por las Federaciones territoriales, miembros delegados elegidos por las Federaciones profesionales y los miembros del Comité nacional, que tienen la condición de delegados con plenitud de derechos (*artículos 17 y 18*).
- KONFERENTZIA NAZIONALA, órgano máximo de la confederación entre cada Biltzar Nagusia. Está compuesto por miembros delegados elegidos por las Federaciones territoriales y miembros delegados elegidos por las Federaciones profesionales (*artículo 28*).
- BATZORDE EXEKUTIBOA, es el órgano máximo colegiado de dirección, control y seguimiento del quehacer sindical. Lo componen 6 miembros, más el Nazio Idazkaria (*artículos 37 y 38*).
- NAZIO IDAZKARIA, ostenta la representación pública y legal de la Confederación HIRU (*artículo 41*).

Cualquier transportista tiene derecho de afiliarse a HIRU con la condición de aceptar sus principios y cumplir los estatutos y las decisiones emanadas de sus diferentes órganos (*artículo 55*). En caso de ser un colectivo previamente constituido el que solicite entrar en HIRU la aceptación de la solicitud implicará la afiliación a HIRU de cada uno de sus miembros, y en caso de disponer de personalidad jurídica de amoldar sus Estatutos y someterse a los principios y normas recogidos en los Estatutos (*artículo 58*).

Las Federaciones profesionales y territoriales que integran HIRU son organizaciones autónomas, regidas por sus propias normas internas y dirigidas por sus propios órganos. Responderán de las decisiones adoptadas por sus órganos respectivos en la esfera de su competencia (*artículo 86*).



- (32) Del conjunto de documentos y actuaciones que integran el presente expediente, resultan acreditadas, a juicio del SVDC, los siguientes hechos:

En fecha 21 de enero de 2008, el secretario técnico de HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, Esteban Muruamendiaraz, y la portavoz, Estitxu Ugarte, ofrecieron una rueda de prensa en la que recomendaron a los transportistas vascos que incrementasen un 5% sus tarifas para compensar el aumento de gastos experimentado en el año 2007.

Dicha rueda de prensa fue recogida en los medios de comunicación de la siguiente forma:

- El Correo digital: *“Hiru propone una subida del 5% en sus tarifas”*.
- Diarivasco.com: *“Hiru propone una subida del 5% para trabajar con “garantías mínimas”*”.
- Deia.com: *“Hiru propone a los transportistas autónomos que suban sus precios el 5%”*.
- Noticias de Gipuzkoa y Diario Noticias de Álava: *“Cerca de 12.500 transportistas autónomos de la CAV estudian incrementar las tarifas un 5%”*.
- Gara: *“Hiru recomienda una subida del 5% en las tarifas de los transportistas”*.
- Berria: *“Tarifak “gutxienez” %5 igotzeko aholkua eman die garraiolari autonomei Hiruk”*.

2.2. EL MERCADO.

(33) Actividad económica

El sector de transportes realiza una notable contribución a la economía vasca¹. Así, este sector concentra con 14.352 establecimientos, el 7,7% de los establecimientos del conjunto de la economía vasca en 2006 y el 4,8% del empleo total (42.331 personas). Por su parte, la participación del Valor Añadido Bruto² del sector de transportes en el conjunto de la economía ha sido del 4,7% en 2005. Estas proporciones apenas presentan diferencias con las del Estado u otras economías europeas.

El transporte por carretera acapara el grueso de la actividad del transporte, concretamente, poco más de 8 de cada 10 establecimientos, 6 de cada 10 empleos y la mitad de la riqueza generada por el sector transportes se adscribe a esta actividad.

Este protagonismo del subsector de transporte por carretera es compartido por la UE-27, aunque acompañado por un modelo de distribución sectorial más equitativo y más sostenible, con una mayor aportación de los modos ferroviario y

¹ Panorámica del Transporte en Euskadi.2006. Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

² El VAB se utiliza como indicador principal de la aportación de los sectores a la generación de riqueza en un país.



marítimo (en la UE-27 generan el 9,3% y el 6% del VAB, frente al 6,3% y el 2,4% de la Comunidad Autónoma de Euskadi -CAE).

En la CAE el 81,3% del total del tráfico interior de mercancías se lleva a cabo por carretera frente a un 2,5% del ferrocarril y un 16,2% del transporte marítimo. La UE-25 presenta, sin embargo, una distribución modal muy diferente, con una utilización del transporte por carretera, muy inferior (46%) comparada con el País Vasco, donde 4 de cada 5 toneladas de mercancía se transportan sobre ruedas³.

(34) Autorizaciones

La entrada al mercado se regula mediante autorización administrativa que exige requisitos de capacidad profesional para el ejercicio de la actividad, honorabilidad, y capacidad económica, a los que se añaden otros más exigentes para los nuevos operadores que pretendan obtener autorización de transporte público. Estos requisitos se refieren al número mínimo de vehículos necesarios para empezar a operar que deben, además satisfacer unas determinadas características.

El número de vehículos autorizados en el sector del transporte público⁴ de mercancías por carretera en la CAE es de 18.556 (datos de julio de 2008)⁵.

En cuanto a su evolución, los mayores crecimientos en el número de autorizaciones se dieron a partir de 1999, debido a que en ese año se modificó la normativa de acceso al mercado y, en particular se eliminó la "contingentación" en el caso de las autorizaciones para transporte pesado de ámbito nacional, que hasta ese momento solo podían adquirirse a través de la compra de autorizaciones ya existentes.

(35) Estructura empresarial

En el sector de transportes predominan los establecimientos de tamaño reducido, concretamente, en 2006 el 94,5% de los establecimientos del sector en la CAE contaba con menos de 10 empleados y el 83,6% con menos de 3 empleados. Esta realidad está especialmente presente en el transporte por carretera, donde el 89,4% de los establecimientos emplea a dos trabajadores como máximo.

El sector de transporte de mercancías por carretera sigue siendo un sector que presenta una elevada atomización, representando las empresas pequeñas (de 1 a 5 vehículos) de transporte público pesado casi el 90% del total. Por otro lado, atendiendo a la personalidad jurídica de los establecimientos, resulta lógico que la gran mayoría de ellos opere bajo el régimen de autónomos (el 77,3% del total).

³ Hay que tener en cuenta que los datos del transporte de mercancías por carretera están subestimados, ya que sólo computan a efectos estadísticos los vehículos de más de 3,5 toneladas de capacidad de carga.

⁴ Transporte Público es el que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica, frente al Transporte Privado, que es el que se lleva a cabo por cuenta propia, bien para necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales.

⁵ Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento



Esta estructura atomizada del mercado puede resultar engañosa si no se tiene en cuenta que, en la actualidad, el mercado se organiza a través de intermediarios (agencias o empresas de gran dimensión, generalmente antiguas empresas de transportes reconvertidas que de esta manera trasladan sus costes fijos a los transportistas autónomos) que subcontratan el transporte a través de una relación estable y son a su vez clientes de las pequeñas empresas que trabajan para ellas.

Además, el transporte por carretera se considera cada vez más como parte del sector logístico con lo que los procesos de transmisión de información entre la oferta y la demanda cobran una especial relevancia constituyendo las agencias de transporte una pieza clave del desarrollo del sector.

(36) Evolución de la actividad

La Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento constata la marcada tendencia ascendente en el volumen de mercancías transportadas por carretera en la CAE, que ha registrado un crecimiento acumulativo anual del 7,9% en el período 1993-2007.

Atendiendo a la evolución de los dos ámbitos del transporte de mercancías por carretera, se observa un mayor dinamismo del transporte intrarregional, que en el período 1993-2007 ha crecido un 10,1% en términos de tasa acumulativa anual, frente al transporte interregional que ha presentado un aumento acumulativo anual del 5,9%.

Cuadro 1. Transporte de mercancías por carretera en la CAE. Evolución 1993-2007

	Intrarregional		Interregional		CAE	
	Miles Tn.	Anual %	Miles Tn.	Anual %	Miles Tn.	Anual %
1993	21.103	-	24.103	-	45.206	-
1994	28.158	33,4	27.516	14,2	55.674	23,2
1995	27.809	-1,1	27.915	1,5	55.724	0,0
1996	24.475	-12,0	27.371	-1,9	51.846	-7,0
1997	30.713	25,5	29.429	7,5	60.142	16,0
1998	31.627	3,0	32.582	10,7	64.209	6,8
1999	35.536	12,4	34.985	7,4	70.521	9,8
2000	41.963	18,1	37.664	7,7	79.627	12,9
2001	42.593	1,5	38.845	3,1	81.438	2,3
2002	49.176	15,5	42.625	9,7	91.801	12,7
2003	46.612	-5,2	42.572	-0,1	89.184	-2,9
2004	49.576	6,4	48.401	13,7	97.977	9,9
2005	59.659	20,3	47.449	-2,0	107.108	9,3
2006	58.634	-1,7	49.609	4,6	108.243	1,1
2007	80.166	36,7	55.838	12,5	136.004	25,6

Fuente: Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento.



Por otro lado, en el año 2006 se manipularon en la CAE un total de 593.654 toneladas de mercancías en día laborable medio.

El 46,4% del tránsito de mercancías fueron desplazamientos internos en la CAE, teniendo especial significación los intracomarcales que representan el 26,7% del total. Por otro lado, el 33,7% del tránsito tiene como origen o destino la CAE pero manteniendo relaciones con otros territorios fuera del ámbito autonómico.

Finalmente, el 19,9% de las toneladas que se desplazan en un día medio en la CAE se encuentra en tránsito.

Cuadro 2. Transporte de mercancías por carretera anuales y en día laborable medio según tipología del desplazamiento. 2006

NATURALEZA DEL VIAJE		TONELADAS ANUALES	TON. DÍA LABORABLE MEDIO	PORCENTAJE %
Internos CAE	Intracomarcales	47.485.800	158.286	26,7
	Intercomarcales	35.036.700	116.789	19,7
	Total internos	82.522.500	275.075	46,4
Externos CAE	Nacionales	49.608.000	165.360	27,8
	Internacionales	10.445.400	34.818	5,9
	Total externos	60.053.400	200.178	33,7
En tránsito		35.520.300	118.401	19,9
TOTAL		178.096.200	593.654	100,0

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. 2006. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco

Por Territorios Históricos se mantiene la mayor capacidad de Bizkaia y Gipuzkoa en la generación de desplazamientos de mercancías.

Cuadro 3. Matriz origen-destino de las mercancías transportadas por carretera. Día laborable medio. 2006

O/D	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Álava	44.642	6.168	5.062	55.872
Bizkaia	10.799	106.660	9.799	127.258
Gipuzkoa	2.135	11.437	78.373	91.945
TOTAL	57.576	124.265	93.234	275.075

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAPV. 2006. Dpto de Transportes del Gobierno Vasco

Comparando estos resultados con los del informe precedente⁶, destaca sobremedida el aumento del movimiento interno de mercancías en la CAE, que ha incrementado su peso en términos relativos sobre el transporte total por carretera en un 15,4%. Este aumento viene justificado por la tendencia

⁶ Imagen Final de la demanda de transportes en la CAE. Actualización 2002 y 2003



observada al aumento de los flujos intraprovinciales de mercancías, que ha pasado de representar en 2003 el 59% del transporte interno en la CAE a suponer el 83,5% en 2006.

En el año 2006 las toneladas transportadas en un día laborable medio por carretera en los viajes externos en la CAE, es decir, aquellos cuyo origen o destino se sitúa en el ámbito autonómico y se resuelven con otros territorios del exterior, se situó en 200.182 de las cuales el 82,6% correspondieron a intercambios con el resto del ámbito estatal, mientras que el 17,4% restante fueron de carácter internacional.

Cuadro 4. Toneladas transportadas por carretera con origen o destino en la CAE. Día laborable medio. 2006

	ÁLAVA	BIZKAIA	GIPUZKOA	TOTAL
Externos Nacionales	42.337	75.453	47.574	165.364
Externos Internacionales	6.550	13.395	14.873	34.818
TOTAL	48.887	88.848	62.447	200.182

Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAE. 2006

En cuanto a la distribución de los flujos nacionales, las provincias limítrofes son las que aglutinan un mayor porcentaje de movimientos de mercaderías. Así pues, Navarra, Cantabria y La Rioja alcanzan un porcentaje del 36,9%.

Si bien se ha mencionado el aumento del tráfico interno de mercancías en la CAE con respecto a 2003, los flujos con el resto del Estado han disminuido en términos absolutos en un 14,8%, lo que supone una pérdida de peso relativo sobre el total de tráfico de mercancías en la CAE del 5,3%.

Por último, el tráfico de mercancías por carretera entre la CAE y el extranjero alcanza en 2006 la cifra de 34.817 toneladas diarias, siendo Francia el origen o destino del 70% del tráfico internacional. Comparando los datos con las cifras del anterior informe⁷ "Imagen Final de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2002 y 2003" se observa que el volumen del tráfico internacional de mercancías se ha reducido en una tercera parte, si bien se mantienen los intercambios con Francia.

(37) Asociaciones del sector

Dado que este es un sector con una alta movilidad empresarial, los datos expuestos deben ser tomados como meros referentes.

⁷ Imagen Final de la demanda de transportes en la CAPV. Actualización 2002 y 2003. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.



Cuadro 5. Asociacionismo en el sector del transporte de mercancías por carretera: Relación de las principales Asociaciones de la CAE.

ENTIDAD	GRADO DE IMPLANTACIÓN	SECTOR
FEVATRANS FEDERACIÓN VASCA DE ASOCIACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.	2.500 transportistas 6.200 vehículos Asetravi - 1.335 / 2.700 Guitrans- 450 / 2.500 Agrupación: 629 / 1.024	Mercancías por carretera – Empresas de Transporte Engloba a: -ASETRAVI - Bizkaia -GUITRANS - Gipuzkoa -AGRUPACION ALAVESA DE TRANSPORTES - Alava
HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA	1.300 transportistas 2.000 vehículos	Mercancías por carretera - Autónomos Engloba a: - SINTRAGI- Gipuzkoa - SINTRARABA - Alava
EGAS EUSKALERRIKO GARRAILARIEN SINDIKATUA	300 transportistas	Mercancías por carretera - Autónomos
FEDERACIÓN DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE EUSKADI	6 cooperativas 800 transportistas	Mercancías por carretera – Cooperativas Engloba a: PUERTO PASAJES, CECOTRANS-BIZ, TRANS-ARABA, COALTRANS, TRANS-ARABA y TRANS-OGUI
SINTRABI SINDICATO DE TRANSPORTISTAS DE BIZKAIA	650 transportistas	Mercancías por carretera - Autónomos
ATEIA ASOCIACION DE TRANSITARIOS DE EUSKADI	88 empresas transitarias Ateia Bizkaia – 53 empr Ateia Gipuzkoa–35 empr	Mercancías – Empresas transitarias
ASOCIACION VASCA DE CONSEJEROS DE SEGURIDAD	106 socios No son transportistas	Mercancías Peligrosas – Profesionales consejeros de seguridad

Fuente: Dpto. de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

(38) Evolución reciente

El sector de transportes ha sufrido en los últimos años una crisis económica derivada de un conjunto de factores, entre los que destaca el incremento continuado del precio del gasóleo y la dificultad para repercutir el incremento asociado de costes a los usuarios de transportes de mercancías.

La crisis histórica del sector y las reclamaciones de sus asociaciones profesionales han llevado a la Administración a adoptar una serie de medidas encaminadas a aliviar su situación.

- En el año 2001 el Ministerio de Fomento estableció un “Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera” encaminado a fomentar una mayor



transparencia y competitividad. El informe nº 14 publicado en 2008, afirmaba de manera introductoria lo siguiente:

“El Observatorio de Costes, fruto de las reuniones mantenidas al efecto entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera (en el cual están representadas las asociaciones profesionales de transportistas según los artículos 57, 58 y 59 de la L.O.T.T.) y las principales asociaciones representativas de empresas cargadoras (AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME), bajo el patrocinio de la Dirección General de Transportes por Carretera, tiene como objetivo servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de los servicios de transporte de mercancías por carretera (transportistas, cargadores y operadores de transporte), en la determinación de las condiciones económicas de los contratos y convenios que suscriban dentro del normal desarrollo de sus respectivas actividades.

En el RD 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se indica lo siguiente:

“El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizados, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones más representativas de los usuarios del transporte, sendos observatorios en los que se contemple la evolución de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, a los que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y particulares.”

En un mercado, como es el del transporte de mercancías por carretera, de grandes dimensiones, con un elevadísimo volumen de transacciones anuales y en constante estado de evolución, pero caracterizado por una acusada atomización de la oferta y la demanda y, consecuentemente, falta del nivel de transparencia que sería deseable, este Observatorio de Costes pretende constituirse en punto de referencia para todas aquellas empresas que, ya sea por su reducido tamaño o por su insuficiente posicionamiento estratégico, encuentran dificultades para establecer los criterios de gestión a seguir para asegurarse una adecuada política comercial.

No debe, pues, buscarse en el Observatorio la determinación directa del precio de un determinado transporte, puesto que dicha determinación sería el objetivo propio de una tarifa, cosa que este Observatorio no es. Su finalidad es proporcionar elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente con la certeza de estarlo haciendo sobre bases razonablemente contrastadas.”

- El 18 de octubre de 2005, tras la huelga realizada por las organizaciones empresariales de transportes por carretera se firmó el documento “Acuerdos y Conclusiones adoptados por el Comité Nacional del Transporte de Mercancía, principales asociaciones que representan a las empresas cargadoras y el Ministerio de Fomento.”

El Acuerdo fue desarrollado reglamentariamente mediante una Resolución de 21 de octubre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de



octubre de 2005, por el que se desarrollan y aplican distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, que se adoptaron en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, para la mejora de las condiciones de transparencia y de competencia en el sector.

En particular, la Cláusula 6 del Apartado B (Actuaciones del Ministerio de Fomento), se refiere a la actualización automática de precios de los transportes de mercancías por carretera en función de los incrementos del precio del gasóleo:

“El Ministerio de Fomento modificará la Orden Ministerial por la que se establecen las condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera para incluir una nueva cláusula, de aplicación obligatoria salvo pacto en contrario, en cuya virtud el porteador actualice en su factura el precio inicialmente pactado en atención al incremento experimentado por el precio del gasóleo entre el momento de celebración del contrato y aquél en que se realizó el transporte, tomándose como referencia, a tal efecto, los datos relativos al precio medio del gasóleo publicados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y los consumos referidos al vehículo de que se trate tenidos en cuenta en el observatorio de costes del transporte elaborado por el Ministerio de Fomento. [...]”.

- La Resolución de 21 de octubre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera y, en particular, la Cláusula 6 del Apartado B, ha sido desarrollada por la Orden FOM/3947/2005, de 9 de diciembre, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera²⁸. En particular, la cláusula 2.1 del anexo A recoge ahora lo siguiente:

“Cuando no se hubiese pactado expresamente lo contrario, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en cuantía equivalente a la diferencia existente entre el precio que tenía el litro de gasóleo el día de celebración del contrato y el que tenía en el momento de realizarse el transporte, multiplicada por el número de litros de gasóleo utilizados en su realización.

De la misma manera, el obligado a pago del precio del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

En todos los supuestos se tomará como referencia el precio medio que el gasóleo tenía en los días de que se trate, según los datos publicados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y se considerará un consumo de gasóleo equivalente al que, en relación con el tipo de vehículo de que se trate, se haya tomado en consideración para determinar la evolución del coste de transporte de mercancías en el observatorio que, en su caso, haya elaborado al efecto el Ministerio de Fomento”.



Sin embargo, la conflictividad laboral no ha cesado los últimos años y las asociaciones de transportistas continúan reclamando soluciones a la administración.

- El pasado 9 de junio de 2008 los transportistas volvieron a utilizar la huelga como medida de presión para mejorar sus condiciones de trabajo como consecuencia del encarecimiento del precio del gasóleo.

Así, según los datos publicados por el Ministerio de Fomento en su web⁸ (el 12 de junio de 2008), el incremento del precio del gasóleo en esa fecha había sido el siguiente:

INCREMENTO DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN A EFECTOS DEL SEGUIMIENTO DEL OBSERVATORIO DE COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Vehículo articulado de carga general.

Precio medio del gasóleo de automoción en Octubre de 2007 = 1,0027 euros/litro.

Año	Mes	% Incremento (1)	% Incremento (2)	% Incremento (3)
2007	Octubre	-	-	-
	Noviembre	4,2	4,2	1,4
	Diciembre	2,6	7,0	2,4
2008	Enero	-0,4	6,6	2,2
	Febrero	0,2	6,8	2,3
	Marzo	5,8	13,0	4,4
	Abril	1,4	14,6	4,9

(1) Incremento del precio del gasóleo de automoción respecto al mes anterior.

(2) Incremento del precio del gasóleo de automoción respecto a octubre de 2007.

(3) Incremento de los costes directos desde octubre de 2007 en el vehículo articulado de carga general debido a las variaciones del precio del gasóleo.

Son precisamente los operadores de menor tamaño, los más afectados por la situación, los que reclaman de la Administración el establecimiento de medidas para paliar sus pérdidas. Su principal reivindicación era la fijación de tarifas mínimas en el transporte de mercancías por carretera.

⁸ <http://www.fomento.es>



- El día 11 de junio de 2008, tras dos días de huelga, se alcanzó un acuerdo⁹ (por el que se concretan y desarrollan determinados aspectos del acuerdo alcanzado el 9 de junio de 2008 entre distintos departamentos gubernamentales y el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera) entre el Ministerio de Fomento y el 88% del sector (Asociaciones de empresas cargadoras AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME y el Departamento de Transporte por Carretera).

En el mismo afirman que “sin pretender introducir ninguna recomendación acerca del precio final de los servicios que pueda vulnerar la legislación vigente en materia de defensa de la competencia”, adoptan los siguientes acuerdos:

1º. Aprobar las cláusulas para la actualización automática del precio de los contratos de transporte de mercancías por carretera, en función de la evolución del precio del gasóleo, que a continuación se describen:

- a. Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:
 $1003'0 \times x = \Delta PGP$;
- b. Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:
 $1002'0 \times x = \Delta PGP$;
- c. Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:
 $1002'0 \times x = \Delta PGP$;
- d. Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:
 $1001'0 \times x = \Delta PGP$;

En todas las fórmulas anteriores:

P = cantidad en que el transportista podrá incrementar el precio contratado en su factura;

$1/4$

G = índice de variación del precio medio del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente;

P = precio del transporte establecido al contratar.

Dichas fórmulas serán de aplicación automática siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al 5%, y, en todo caso, trimestralmente, salvo que expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

⁹ <http://www.fomento.es> (Notas de prensa)



Se entenderán afectados por este acuerdo todos los contratos que se encuentren vigentes en el momento de su adopción, tanto si se hubiesen formalizado por escrito como si se hubieran celebrado de forma estrictamente verbal. A tal efecto deberá tenerse en cuenta que el índice de variación del precio medio del gasóleo desde el pasado 1 de enero es del 19%.

Las fórmulas anteriormente señaladas serán de aplicación con carácter general en todos los servicios de transporte por carretera, sean cuales fueren las características del servicio concretamente prestado y de la mercancía transportada.

2º. El porteador podrá incrementar en sus facturas el precio pactado en el contrato en la cuantía que corresponda, conforme a las reglas que a continuación se señalan, en concepto de indemnización, en todos aquellos supuestos en que se hubiera producido una paralización del vehículo superior a dos horas como consecuencia de la realización de las operaciones de carga y descarga.

La cuantía de dicha indemnización por cada hora de paralización será la de multiplicar por 2 el IPREM (Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples)/día, 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 fuese superior a un día, las horas que hayan de computarse, a tal efecto, en el segundo día serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 25%. El tercer día y siguientes la indemnización por cada hora de paralización se incrementará en un 50%.

3º. Salvo pacto expreso formalizado por escrito en el que se establezca una cosa distinta, el pago del precio de los servicios de transporte se realizará dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la correspondiente factura.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando 2/4 se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

4º. Ningún porteador a quien se hubiere solicitado la realización de un transporte de mercancías de carga completa, estará obligado a participar, por sí ni por medio de su personal auxiliar, en las operaciones de carga y descarga del vehículo, salvo que expresamente se hubiese obligado a ello en el correspondiente contrato.

5º. Trabajar conjuntamente, a partir de este acuerdo, en la elaboración de criterios que permitan acortar en lo posible las cadenas de subcontrataciones sucesivas, en todos aquellos supuestos en que ello pueda contribuir a mejorar la seguridad jurídica, la eficacia, la determinación de responsabilidades y, en definitiva, la transparencia en el funcionamiento del mercado de transporte de mercancías por carretera.

A tal efecto, deberán encontrarse criterios basados en el compromiso del cargador efectivo de asegurarse que la realización del transporte que demanda y contrata con su porteador directo, aunque éste sea un operador logístico o



intermediario profesional, no es objeto de más de un cierto número de subcontrataciones en territorio español.

A pesar de este acuerdo, los convocantes de la huelga de transportistas – Fenadismar, Confedetras y Antid (el 12% del sector)- decidieron continuar con la huelga por considerar la oferta del Ministerio de Fomento como insuficiente.¹⁰ (el paquete de acuerdos obtenido en 2005 es muy similar al pactado el 11 de junio de 2008).

- Finalmente, el 16 de junio de 2008 terminó oficialmente la huelga, aunque los transportistas advirtieron de que la crisis del sector se había cerrado «en falso» y anunciaron futuras movilizaciones.

(39) **Conclusión**

La actual coyuntura económica unida a las características estructurales de este mercado ha colocado al sector de transporte de mercancías por carretera en un momento difícil. Por un lado, el sector se encuentra muy atomizado, con un elevado número de empresas de dimensión en su mayoría muy reducida y que parece venir experimentando de forma estructural un cierto grado de exceso de oferta. Por otro, hay que añadir los importantes incrementos del coste del combustible, uno de sus componentes más importantes (el carburante supone alrededor del 30% de la estructura de costes de un vehículo articulado de carga general)¹¹. Es un contexto, por tanto, de exceso de oferta y de incremento de costes¹² en el que el escaso poder negociador con los clientes puede recortar en gran medida los márgenes de beneficios de los transportistas.

¹⁰ <http://www.elcorreodigital.com/vizcaya/20080613/economia>

¹¹ Simulador del coste de transporte de mercancías por carretera del Departamento de Transportes y Obras Públicas

¹² Hay que matizar que aunque los precios medios del gasóleo presentaban en octubre de 2008 un incremento del 11% respecto a octubre de 2007, sin embargo, en el mes de diciembre están muy lejos de los máximos históricos alcanzados en julio de 2008. La variación mensual de los precios ha sido negativa desde agosto de 2008. Fuente: <http://www.fomento.es> (Índice de variación mensual de los precios medios del gasóleo en España)



3. FUNDAMENTOS DE DERECHO.

- (40) El artículo 1, apartado 1, letra a), de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia “prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, 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, los que consistan en la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio”.

El Tribunal Supremo se pronunció a este respecto en la sentencia de 28 de junio de 1997, manifestando que en un mercado regido por la libre competencia, la libertad de precios y de condiciones comerciales en los mercados debe surgir de manera espontánea, en virtud de los elementos objetivos propios del sector económico que se trata, en el que las empresas deben actuar de manera independiente.

- (41) El Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, en su Resolución de 18 de junio de 2007 (01/2006, ASETRAVI), en la que impuso una sanción por la adopción de recomendaciones de aumento de precios, hace suyos los principios enunciados por el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia estatal (TDC), quien en reiteradas ocasiones se ha pronunciado contra las recomendaciones colectivas que facilitan la fijación directa o indirecta de precios. En concreto, en la Resolución del TDC de 15 de febrero de 1994 (336/93 Pupilaje Vehículos), el TDC, haciendo referencia a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE), expresó:

“Las recomendaciones colectivas (explícitas o tácitas) acerca de los precios constituyen una de las conductas más restrictivas de la competencia, dado que el precio es el principal elemento de la competencia. La capacidad de recomendar precios o de fijarlos al margen de las condiciones objetivas de producción o de prestación de servicios por parte de las empresas, supone un control del mercado susceptible de alterar el libre juego de la competencia. Todo ello independientemente de la forma de la recomendación: tasa de crecimiento de los precios, precios máximos, mínimos o fijos. Los acuerdos horizontales de precios derivados de un pacto entre empresas o promovidos por las asociaciones de empresas tienen efectos positivos para las empresas, dado que se traducen en una reducción de la incertidumbre y del riesgo derivado de la competencia. Sin embargo, tales acuerdos tienen efectos negativos para los consumidores y para el conjunto de la economía. Por una parte, porque se traducen en pérdidas de bienestar de los consumidores, reduciendo su capacidad de elección. Por otra, porque reducen los incentivos a introducir mejoras en los procesos de producción o de prestación de servicios. Por estas razones, existe un consenso generalizado acerca de la necesidad de perseguir e impedir los acuerdos o recomendaciones dirigidas a evitar o dificultar que el libre ejercicio de la competencia sea el mecanismo que fije tanto los precios como las condiciones de producción y circulación de los bienes y servicios. Cuanto se ha dicho es coherente tanto con la doctrina económica como con la doctrina de los organismos de defensa de la competencia. Por citar tan sólo un ejemplo, puede resultar esclarecedor el texto de la Sentencia del Tribunal de Justicia de las



Comunidades Europeas, de 17.10.92 (as. 8/72 *Vereeniging van Cementhandelaren* contra la Comisión de las Comunidades Europeas). Dicha Sentencia fue la primera en ocuparse de la influencia de los precios indicativos sobre la competencia. En ella, el Tribunal declaró que "si un régimen de precios de venta impuestos es manifiestamente contrario a esta disposición (art. 85, párrafo 1, [actualmente, art. 81, párrafo 1] del Tratado), el régimen de "precios indicativos" lo es igualmente, dado que es difícil suponer que "las cláusulas del acuerdo entre empresas referentes a la determinación de los "precios indicativos" estarían desprovistas de cualquier alcance útil". Y complementando lo anterior se añade que "la fijación de un precio, incluso simplemente indicativo, afecta al juego de la competencia, por el hecho de que permite a todos los participantes prever con un grado razonable de certeza, cuál será la política de precios de sus competidores." (*subrayado del Tribunal*)"

- (42) En los escritos dirigidos al SVDC, HIRU rechazó que en la rueda de prensa llevara a cabo una recomendación de precios a sus asociados, denunció el incumplimiento de la Ley 10/1982, de Normalización Lingüística del uso del Euskara, señaló que el ámbito de actuación de HIRU supera el ámbito competencial del SVDC, subrayó una defectuosa traducción de una expresión en un escrito aportado por HIRU, aclaró que HIRU es un nombre comercial, que la reducción pactada que le fue ofrecida no era la misma que en un principio le sugirió el TVDC y que HIRU no apoyó la huelga de junio de 2008.
- (43) El TVDC comparte totalmente la apreciación del SVDC en relación a que la conducta desarrollada por los representantes de HIRU en la rueda de prensa constituye una conducta contraria al artículo 1,1º,c) de la LDC, e igualmente comparte los análisis realizados a las alegaciones presentadas por HIRU.
- (44) El TVDC ha tomado como referencia la amplia doctrina y jurisprudencia a nivel estatal y la decisión tomada es también coherente con la doctrina y jurisprudencia comunitaria.

La rueda de prensa constituye una recomendación de aumento de precios prohibida por el artículo 1,1º,a) de la LDC.

- (45) Así como en el punto 61 de la Resolución 1/2006 ASETRAVI se señalaba que tanto el encabezamiento como el texto de ambas notas de prensa "no dejan lugar a dudas sobre la existencia de una recomendación de ASETRAVI a sus asociados para que aumenten sus precios... con el fin de trasladar el incremento de costes derivado del aumento del precio del gasóleo", en el presente expediente HIRU se analiza la conducta tal como quedó reflejada en los diversos medios de comunicación que asistieron a la rueda de prensa por lo que aunque la conducta contraria es clara, al no existir un texto concreto, el análisis del mensaje no puede ser tan diáfano ni tan concreto. De todos los medios de comunicación que reflejaron la rueda de prensa de HIRU, tres utilizaron el término "proponer", dos "incrementar" y dos "recomendar". Analizadas estas dos situaciones, en el caso de HIRU, tal como se señalaba anteriormente, siendo la misma conducta, la constancia de la misma difiere sensiblemente, al momento de su valoración.



- (46) La cualificación de la recomendación realizada por HIRU, a diferencia del caso ASETRAVI, se completa con factores identificativos diferentes: la diferencia ya analizada entre nota de prensa y rueda de prensa sin soporte documental; no se publica en la página web de HIRU; la difusión entre los medios de comunicación no fue masiva ya que la noticia se reflejó tan sólo en los que asistieron a la convocatoria; no existieron otras declaraciones de los dirigentes de la Confederación y finalmente, durante el periodo de instrucción no se ha confirmado que la conducta sugerida por HIRU haya sido seguida por sus asociados.
- (47) La Resolución 1/2006 ASETRAVI señala como el extinto Tribunal De Defensa de la Competencia(TDC) sancionó en varias ocasiones conductas de asociaciones empresariales análogas a las recomendaciones de aumento de precios llevadas a cabo por HIRU como también consta en la jurisprudencia comunitaria como contraria al artículo 81 del Tratado CE, la recomendación colectiva de aumento de precios¹³.

La recomendación de precios de HIRU no se puede justificar.

- (48) Una asociación profesional como HIRU debe respetar la Ley de Defensa de la Competencia, tal como se señala en la Resolución 1/2006 ASETRAVI, en la que se hace referencia a la Resolución de 13 de febrero de 2004¹⁴ en la que el TDC reiteró los principios que deben regir la conducta de las asociaciones profesionales y la aplicación de la LDC a las recomendaciones que las mismas realicen.

La recomendación de precios no está justificada aunque responda a valoraciones objetivas o esté referenciada a los costes.

- (49) En la Resolución 1/2006 ASETRAVI se señala en su punto 74 que es irrelevante que la recomendación de precios esté fundamentada en los costes reales y que el extinto TDC ha descrito la complejidad y dinamismo de la actividad económica, en la que cada empresa tiene una estructura de costes, una estrategia empresarial y una política comercial propia.

En el punto 77 señala que el TVDC considera que la libre competencia protegida por la LDC genera tal variedad de estructuras y visiones empresariales que conceptual y materialmente imposible calcular un coste o precio medio objetivo.

¹³ Resolución de 6 de julio de 1992 expediente 312/92 “Almacenistas Vino Gipuzkoa”.

Resolución de 1 de diciembre de 2000, expediente 479/99 “Unespa”.

Resolución de 23 de diciembre de 1999, expediente 447/98 “Líneas Aereas 2”.

Sentencia del TJCE de 27 de enero de 1987 VdSEVc Comisión.

¹⁴ Expediente 556/03 “Empresas Cárnicas”



La recomendación de precios tiene como objetivo restringir la competencia y, por lo tanto, no se requiere prueba de sus efectos.

- (50) En el punto 82 de la Resolución 1/2006 ASETRAVI se hace referencia a que el extinto TDC ha remarcado en múltiples ocasiones que a los efectos de la prohibición del artículo 1,1º, de la LDC es irrelevante que la recomendación colectiva haya sido aplicada por los destinatarios de la recomendación, si bien esta circunstancia puede ser tenida en cuenta en la graduación de la sanción pecuniaria.

La recomendación colectiva no está amparada por la Ley ni impuesta por la Administración.

- (51) El artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, hace referencia a las conductas exentas por ley señalando:

“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.

“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.”

- (52) Como se recoge en el punto 94 de la Resolución ASETRAVI “...la actualización automática de tarifas como consecuencia del incremento del coste medio del gasóleo es un derecho ejercitable por los transportistas salvo pacto en contrario. En suma, legalmente ningún transportista está obligado a actualizar automáticamente sus tarifas para repercutir el incremento del precio del gasóleo. En todo caso, la Ley no impone, ni impulsa ni ampara ninguna actuación conjunta de los transportistas o de los cargadores en este campo. Por ello, la recomendación hecha por ASETRAVI a sus asociados el 27 de abril de 2006, para que repercutiesen el aumento del precio del gasóleo en sus precios no tiene amparo en ninguna ley o disposición reglamentaria que la desarrolle.”

Alcance de la terminación convencional en la nueva Ley 15/2007, de 3 de julio. De Defensa de la Competencia.

- (53) En la Resolución R02/2008 HIRU, de 23 de julio de 2008, de recurso interpuesto por HIRU contra la Providencia del SVDC de 5 de marzo de 2008, su fundamento jurídico tercero explicaba ampliamente la naturaleza y el alcance de la terminación convencional en la nueva LDC. Cabe recordar aquí que la fórmula de la terminación convencional, transaccional o negociada, esta basada en el inicio de un procedimiento alternativo dentro del cual la empresa o empresas expedientadas proponen el cumplimiento de ciertos compromisos dirigidos a solventar los problemas que su actuación genera en la libre competencia y asimismo en evitar su reiteración en el futuro. Los compromisos adquiridos pueden conllevar incluso la realización de acciones procompetitivas dentro de su sector.



- (54) A nivel comunitario, en octubre de 2007, la Comisión europea publicó un documento sobre los denominados “procedimientos de transacción”. Esta iniciativa ha dado lugar a la adopción de un nuevo Reglamento por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 773/2004 en lo que respecta al desarrollo de los procedimientos de transacción en casos de cártel.
- (55) El ordenamiento jurídico español incorporó en una de las últimas reformas de la Ley 16/1989 el supuesto de terminación convencional (art. 36 bis), trasladando a la legislación de competencia esa forma de terminación de los expedientes, ya previsto en la legislación general de procedimiento administrativo. El sistema regulado por el artículo 36 bis de la Ley 16/1989 suponía la terminación del procedimiento en el momento de instrucción, antes de la adopción del pliego de concreción de hechos, y conllevaba, para la autoridad de competencia, un ahorro de recursos y, para las empresas, un incremento de la seguridad jurídica.
- (56) La Ley 15/2007 ha ampliado de forma considerable el alcance de la terminación convencional en el procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas prohibidas. Así, cuando los presuntos infractores propongan compromisos que resuelvan los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y quede garantizado suficientemente el interés público, el artículo 52.3 LDC prevé la posibilidad de solicitar la apertura de la fase de terminación convencional, incluso después de la adopción del Pliego de concreción de los hechos (comunicación de los cargos) y antes de la remisión del informe propuesta al Tribunal. A través de este instrumento, ciertamente novedoso, se abre una nueva vía de resolución de expedientes sancionadores con el objetivo de proteger el interés general, no sólo por la vía represiva (sancionadora) sino a través de compromisos adquiridos por las empresas dirigidos a fomentar la libre competencia y evitar la reiteración de conductas que la restrinjan.
- (57) En el sistema jurídico del Estado, con la nueva regulación, que se sustancia en el artículo 52 de la LDC y el artículo 39 del Reglamento, se amplía el abanico de posibilidades de terminación convencional con la empresa o empresas expedientadas tanto en lo que respecta al momento de inicio del procedimiento como al contenido de los compromisos y a las consecuencias de su aceptación para la empresa o empresas expedientadas.

Desde una perspectiva comparativa, siguiendo la experiencia de otros sistemas europeos, en particular del sistema francés que es uno de los más desarrollados a este respecto, y del nuevo procedimiento de transacción comunitario recientemente aprobado, la aplicación de esta figura puede hacer variar el contenido de la negociación y el resultado final del procedimiento, en función de tres aspectos fundamentales:

- el tipo de infracción y la gravedad de los hechos objeto del expediente,
- los compromisos propuestos por la parte o partes afectadas en el mismo y,
- el momento procesal en que se efectúa la solicitud de proceder a su inicio (antes o después de la notificación del Pliego de Concreción de Hechos).



- (58) El TVDC otorga una importancia fundamental a este nuevo instrumento alternativo de resolución de expedientes sancionadores cuyo ámbito de aplicación ha sido ampliado de forma inequívoca por el legislador en esta última reforma que moderniza nuestro sistema de defensa de la competencia y lo equipara con los sistemas europeos más vanguardistas. El procedimiento de reducción pactada de la multa en un expediente sancionador se aplicó por primera vez en el Estado por parte del TVDC en la Resolución 03/2008 ASFALTOS-ASFALTOAK de 30 de diciembre de 2008. Las tres empresas sancionadas del sector de asfaltos admitieron su participación en una infracción contraria a la LDC y se comprometieron a adoptar compromisos encaminados a garantizar la competencia futura en el mercado vasco de asfaltos, a cambio de una reducción significativa de la multa que en otro caso hubiera sido impuesta por el Tribunal.

La reducción pactada de la sanción permite a las autoridades de la competencia finalizar de manera ágil y definitiva expedientes sancionadores complejos, gestionar sus recursos de manera eficiente y evitar recursos judiciales que pueden retrasar el restablecimiento de las condiciones de competencia en los mercados afectados.

- (59) El 27 de abril de 2009 tuvo entrada en el registro del TVDC escrito de HIRU en el que se da un reconocimiento de la conducta prohibida por la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Igualmente HIRU renuncia a los recursos que le puedan asistir, propone una serie de remedios que reconduzcan la situación generada, se compromete a no desarrollar conductas similares y acepta el pago de una multa. El citado documento señalaba lo siguiente:

S/Ref.: Ezp./Esp.01/2009 – HIRU

AL TRIBUNAL VASCO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

D.Patxi Agirre Uzkudun en su calidad de Secretario General de HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, comparece en el expediente de referencia y como mejor proceda en derecho DIGO:

Que interesa a la entidad que represento la terminación más ágil posible del expediente de referencia evitándose con ello posibles dilaciones y recursos por lo que propone al Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia su terminación mediante una reducción pactada de la sanción en los términos siguientes:

1º. HIRU EUSKALHERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, reconoce haber llevado a cabo una conducta que formalmente entra en el ámbito del artículo 1.1.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, como una recomendación colectiva de precios, cuando la organización trataba de informar a sus asociados sobre el incremento de los costes de combustible y los aspectos sociales y de seguridad relativos a su profesión.

2º. HIRU se compromete a publicar la parte expositiva de la Resolución que se dicte en este expediente en su página web y en su publicación Garraiolariak.



3º. HIRU seguirá llevando a cabo todas sus actuaciones asociativas y en particular la transmisión de información a sus asociados sobre los costes del transporte, que no han sido objeto de reproche en este expediente, sin adoptar recomendaciones en relación a los precios que deben fijar por sus servicios.

4º. Como consecuencia de lo más arriba señalado HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA acepta el pago de una multa de veinticinco mil euros (25.000 Euros).

En virtud de lo expuesto

SOLICITO del Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, tenga por presentado este escrito y acepte la propuesta de terminación convencional del expediente en los términos señalados.

Vitoria-Gasteiz, 25 de abril de 2009.

S/Ref.: Ezp./Esp.01/2009 – HIRU

LEHIAREN DEFENTSARAKO EUSKAL AUZITEGIARI

Patxi Agirre Uzkudun jauna, HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUAN Idazkari Nagusia den heinean, erreferentzian ageri den espedientearen aurkezten da, eta zuzenbidean dagokionez, ADIERAZTEN DUT:

Ordezkatzen dudan erakundeak interesa dauka erreferentziako espedientearen ahalik eta arinen amai dadin, horrela geroratze eta errekurtsio posibleak ekiditeko eta, hori dela eta, Lehiaren Defentsarako Euskal Auzitegiari amaiera proposatzen dio, zigorraren murrizketa hitzartu baten bidez, honako termino hauetan:

1. HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUAK aitortzen du berak izandako jokaera bat, formalki, Lehiaren Defentsaren 2007ko uztailaren 3ko 15/2007 Legearen 1.1.a) artikulua eremuan sartzen dela, prezioei buruzko gomendio kolektibo bat egiteari dagokionez, erakundearen asmoa izanik bere kideei informazioa ematea erregaien kostuei buruz eta lanbidearen gaineko alderdi sozialei eta segurtasunezkoen buruz.

2. HIRUK konpromisoa hartzen du espediente honetan ematen den Ebazpena bere web orrian eta Garraiolariok argitalpenean argitaratzeko.

3. HIRUK jarraitu egingo du elkarteko jarduerak garatzen, batez ere bere kideei garraioaren kostuei buruzko informazioa transmititzeari dagozkionak, espediente honetan gaitzetsi ez direnak, zerbitzu horien truke ezarri beharreko prezioari buruzko gomendiorik eman gabe.

4. Goian adierazitakoaren ondorioz, HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUAK hogeita bost mila euroko (25.000 euro) isuna ordaintzea onartzen du.



Azaldutakoaren arabera

ESKATZEN DIOT Lehiaren Defentsarako Euskal Auzitegiari idatzi hau aurkeztuztat onar dezan, eta espedientea goian adierazitako terminoetan amaitzeko proposamena onar dezan.

Vitoria-Gasteiz, 2009ko apirilaren 25a.

- (60) A la vista de los Hechos Probados en este Expediente y de la declaración de autoinculpación de HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, este Tribunal concluye que HIRU llevó a cabo una conducta que entra en el ámbito del artículo 1, 1º a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, una recomendación colectiva de precios, aún cuando su propósito fue informar a sus asociados sobre el incremento de los costes de combustible para el año 2008.
- (61) Esta recomendación colectiva formal constituye una infracción del artículo 1, 1º a) de la LDC merecedora de una sanción económica. En relación a la determinación del importe de la sanción económica, este Tribunal considera como factores a tener en cuenta:
- * El hecho de que la recomendación no fue comunicada a sus asociados individualmente ni se ha dado confirmación de que la conducta haya sido seguida por los mismos,
 - * La autoinculpación de la entidad y sus compromisos en relación a la promoción de la competencia como son la publicación de la parte expositiva de esta Resolución en su página web y en su publicación Garraiolariak, e
 - * Impulsar actividades que fomenten la competencia y la transparencia en el mercado del transporte.

Por ello, el TVDC considera que procede aplicar como sanción a HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA la cantidad de veinticinco mil euros (25.000 euros).



Por lo anteriormente señalado, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, por unanimidad,

RESUELVE

PRIMERO: Declarar que en este expediente se ha acreditado que HIRU EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARIEN SINDIKATUA, es responsable de la adopción de una recomendación de aumento de precios dirigida a sus asociados, incurso en la prohibición del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

SEGUNDO.- Imponer a HIRU una multa de veinticinco mil euros (25.000 Euros).

TERCERO.- Instar a HIRU para que se abstenga en lo sucesivo de realizar las prácticas por las que ha sido sancionada.

CUARTO.- Ordenar a HIRU la publicación de la parte dispositiva de esta Resolución en su página web y en su publicación Garraiolariak .

QUINTO.- Imponer a la empresa sancionada una multa coercitiva de 700 euros, por cada día de retraso en el cumplimiento de la obligación de publicación.

SEXTO.- Instar al Servicio Vasco de Defensa de la Competencia para que vigile y cuide del cumplimiento de esta Resolución y en particular, de los compromisos ofrecidos por HIRU.

En Vitoria-Gasteiz, a 20 de mayo de 2009

EI PRESIDENTE
JAVIER BERASATEGI TORICES

EL VICEPRESIDENTE
JOSEBA ANDONI BIKANDI ARANA

EL VOCAL
JUAN LUIS CRUCELEGUI GARATE

EL SECRETARIO
JOSE ANTONIO SANGRONIZ OTAEGI