

INFORME EX ART. 5.Cuatro LEY 1/2002

EXPTE CNC S/0463/13 TRANSPORTE PUERTO ALICANTE

Índice

1. OBJETO DEL INFORME

2. ANTECEDENTES

3. OBSERVACIONES

3.1. ANÁLISIS DEL MERCADO

- 3.1.1. El tráfico de mercancías en el Puerto de Alicante
- 3.1.2. El transporte de mercancías por carretera
- 3.1.3. El sector del transporte en la Comunitat Valenciana

3.2. ASPECTOS JURÍDICOS

- 3.2.1. El Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de exención por categorías para el transporte terrestre de mercancías
- 3.2.2. El acuerdo o la recomendación de elevar las tarifas del transporte de mercancías por carretera por el incremento del precio del gasóleo

4. CONCLUSIONES

1. OBJETO DEL INFORME

Este informe se emite en el contexto de lo previsto en el artículo 5.Cuatro 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 (Ley 1/2002), y 33.2 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de



Defensa de la Competencia (RDC). El artículo 5.Cuatro del texto legal citado anteriormente señala que: «*La Comisión Nacional de la Competencia, en el ejercicio de las funciones que le son propias, recabará del órgano autonómico informe preceptivo, no vinculante, a emitir en el plazo de veinte días, en relación con aquellas conductas previstas en los artículos 1, 2 y 3 de la Ley de Defensa de la Competencia o los artículos 81 y 82 del Tratado de la Comunidad Europea que, afectando a un ámbito supraautonómico o al conjunto del mercado nacional, incidan de forma significativa en el territorio de la respectiva Comunidad Autónoma. Para ello, la Comisión Nacional de la Competencia remitirá al órgano autonómico de la respectiva Comunidad Autónoma copia del pliego de concreción de hechos y, en su caso, de la denuncia y de los documentos y pruebas practicadas que consten en el expediente, indicándose este hecho en la notificación a los interesados del citado pliego. La Comisión Nacional de la Competencia comunicará al órgano autonómico de la respectiva Comunidad Autónoma los acuerdos y resoluciones adoptados, tanto en la fase de instrucción como de resolución, que pongan fin al procedimiento, respecto de estas conductas.*»

El órgano de instrucción de la autoridad nacional, a la vista de que el foco u origen de las conductas analizadas en determinada información reservada se situaba en el Puerto de Alicante, notificó al órgano de instrucción autonómico la incoación de expediente sancionador por conductas contrarias al artículo 1 LDC y 101 TFUE, en aplicación del artículo 5.dos de la Ley 1/2002, considerando que las conductas analizadas inciden significativamente en la Comunitat Valenciana, y consiguientemente con ello, solicita el informe que nos ocupa. Se trata, por lo tanto, de aportar información que, a juicio de este órgano, pudiera ser relevante en relación a los efectos que las conductas analizadas pudiesen tener en el ámbito de la Comunitat Valenciana, habida cuenta la naturaleza de la conducta y del servicio, la localización de las empresas implicadas y su importancia en esta Comunidad.

2. ANTECEDENTES

En fecha 5 de febrero de 2014 se recibió en la Conselleria de Economía, Industria, Turismo y Empleo oficio y copia del expediente S/0463/13, incoado por la dirección de Investigación de la CNC en fecha 20 de mayo de 2013, por la presunta realización de prácticas prohibidas por el artículo 1 de la LDC y 101 TFUE en el sector del transporte



terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Alicante, consistentes en la fijación de precios y de condiciones comerciales o de servicio, así como la limitación o el control de la prestación de la actividad.

El origen de éste se sitúa en el marco del expediente de referencia S/0314/10, Puerto de Valencia, a través del cual se tuvo acceso a determinada información relacionada con posibles prácticas anticompetitivas llevadas a cabo por la ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTOPATRONOS Y EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE CONTENEDORES POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE (ASTRACO), consistentes en la fijación de precios y de condiciones comerciales, así como en la limitación o el control de la prestación del servicio de transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Alicante. En concreto, la información mencionada se obtuvo en las inspecciones llevadas a cabo en las sedes de ELTC (Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores) y TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA (Asociación de Empresas, Autónomos, Cooperativas y Cooperativistas del Transporte de Mercancías por Contenedor de los Puertos de la Comunidad Valenciana).

El acuerdo de incoación adoptado el 20 de mayo de 2013 por la Dirección de Investigación de la CNC (folio 151) considera parte interesada a ASTRACO.

El Pliego de Concreción de Hechos (folio 638 y ss) considera acreditada la realización por ASTRACO desde el año 2003 hasta el año 2011, de una infracción del artículo 1.1 de la LDC y 101.1 TFUE, consistente en un acuerdo sobre tarifas de referencia para el transporte de contenedores desde el Puerto de Alicante incluyendo un recargo por el precio del combustible y la subida del IPC, a aplicar por los asociados de ASTRACO, así como su entrada en vigor, los descuentos a aplicar y las revisiones sobre las mismas. Respecto a la conducta sobre supuesta limitación o control de la actividad consistente en la elaboración de un censo, estaría en primer lugar prescrita por lo que hace a la actividad desarrollada desde los años 2003 a 2005, y finalmente se considera que no existen indicios de infracción en cuanto a su participación en el censo creado por la Autoridad Portuaria de Alicante para facilitar los servicios de estacionamiento y vigilancia de los vehículos de transporte.



3. OBSERVACIONES

La Dirección de Competencia de la CNMC ha estimado que la conducta analizada en el expte. S/0463/13 tiene una significativa incidencia en el territorio de la Comunitat Valenciana. La Comisión de Defensa de la Competencia de esta Comunidad comparte esa conclusión, habida cuenta tanto las características de la asociación contra la que se ha incoado el expediente (asociación que agrupa a cuantas empresas dedicadas al transporte de contenedores del y para la provincia y Puerto de Alicante quieran integrarse), como la localización geográfica del centro o núcleo origen de la actividad económica en la que se ha desarrollado la conducta colusoria (Puerto de Alicante). Ello sin perjuicio de que la dimensión de los efectos de estas conductas pueda tener un carácter supraautonómico, afectando, o pudiendo afectar incluso al comercio entre Estados miembros.

El sector o actividad en el que se enmarcan las conductas analizadas es el del transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Alicante. En consecuencia, el objetivo de este informe será aportar elementos de información adicional relativos a este sector y, en su caso, valorar qué los posibles efectos de la conducta objeto de expediente sobre el mercado.

3.1. ANÁLISIS DEL MERCADO

3.1.1. Tráfico de mercancías en el Puerto de Alicante

La actividad del tráfico de mercancías en los Puertos de titularidad estatal en la Comunitat Valenciana ha experimentado un considerable aumento en el período 2002-2012. Ahora bien, este peso se debe principalmente al notable incremento de la actividad del Puerto de Valencia. Sin embargo, el Puerto de Alicante, presenta una evolución descendente.

	Alicante	Castellón	Valencia	Total CV	Total Puertos del Estado	% del Total sobre CV	CV
2012	2.255.251	12.949.645	66.052.723	81.257.619	473.445.031	17,16	
2011	2.221.781	13.122.723	65.722.046	81.066.550	455.882.418	17,78	
2010	2.205.912	12.480.298	63.897.080	78.583.290	430.911.708	18,24	



2009	2.516.146	11.113.555	57.744.501	71.374.202	412.724.739	17,29
2008	2.799.990	13.597.367	59.735.163	76.132.520	472.531.287	16,11
2007	3.645.495	13.142.176	53.821.226	70.608.897	483.111.315	14,62
2006	3.721.116	13.313.718	47.501.503	64.536.337	461.576.945	13,98
2005	3.545.591	13.419.476	40.822.191	57.787.258	439.755.434	13,14
2004	3.350.628	11.443.531	38.118.998	52.913.157	410.171.242	12,90
2003	3.397.829	9.984.895	36.023.940	49.406.664	379.418.572	13,02
2002	3.092.663	10.371.151	32.690.795	46.154.609	361.212.121	12,78

Fuente: Boletín estadístico Ministerio de Fomento

De los 2.255 miles Tm de mercancías que se manejaron en el Puerto de Alicante en 2012, cerca del 58% (1.302miles Tm) estaba contenerizado. En el período 2002-2012 prácticamente se ha doblado el porcentaje de mercancía contenerizada respecto al total en este puerto. Es una tendencia, por otra parte, coherente con la situación a nivel nacional, pues el contenedor es el elemento más extendido para el transporte de mercancía general (Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo de 3 de junio de 2011¹).

	Tm		
	Tm total	contenerizadas	%
2012	2.255.251	1.302.383	57,75
2011	2.221.781	1.246.106	56,09
2010	2.205.912	1.140.489	51,70
2009	2.516.146	959.653	38,14
2008	2.799.990	1.042.440	37,23
2007	3.645.495	1.265.446	34,71
2006	3.721.116	1.219.984	32,79
2005	3.545.591	1.096.002	30,91
2004	3.350.628	1.094.594	32,67
2003	3.397.829	1.073.878	31,60
2002	3.092.663	996.550	32,22

Fuente: Boletín estadístico Ministerio de Fomento

1

http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO_Documento_Final.pdf



Otro dato relevante en relación a la actividad de tráfico de mercancía en el Puerto de Alicante es que el 95% de las mercancías con destino o salida de este puerto utiliza la carretera como medio de transporte, frente al 53% de la media nacional, por lo que el sector constituye un eslabón esencial en la cadena de transporte desde o hasta el Puerto de Alicante.

3.1.2. El transporte de mercancías por carretera

Según la encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera 2012, confeccionada por el Ministerio de Fomento, en el año 2012 los vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías por carretera realizaron 174 millones de operaciones de transporte, que movilizaron 1.239 millones de toneladas.

Estas cifras indican una **caída del 13,2% en las operaciones**, y del **15,5% en las toneladas transportadas** respecto a las ofrecidas en el año 2011; a su vez, estas caídas son, respectivamente, casi 5 y 9 puntos superiores al descenso operado en 2011 respecto a 2010.

Se sigue manteniendo así la evolución negativa de las principales variables del sector tal como muestra la siguiente tabla:

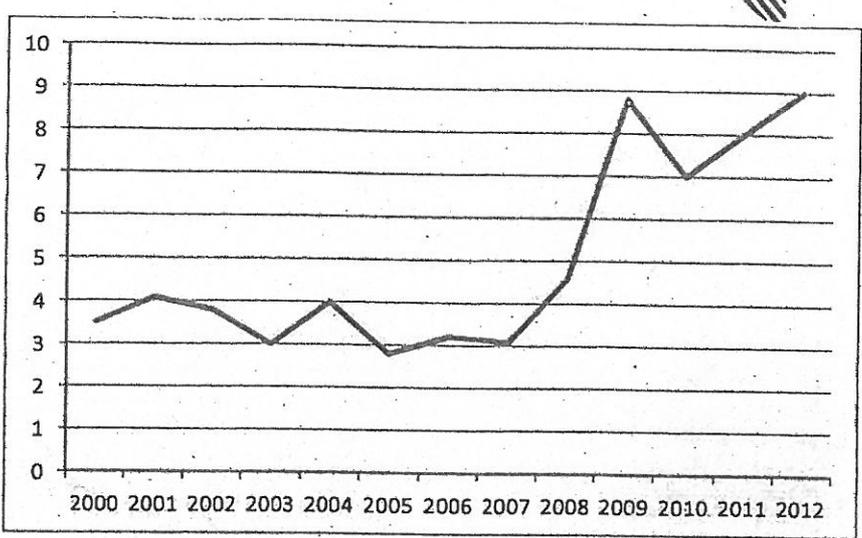
	2009	2010	2011	2012
Operaciones de transporte	-17,9	-8,2	-8,4	-13,2
Toneladas transportadas	-19,3	-8,5	-6,4	-15,5

Fuente: Ministerio de Fomento.

Este notable descenso de actividad tiene su traslación en la evolución de los índices sociales relativos a la **tasa de paro** y número de ocupados en el sector del transporte terrestre:



TASA DE PARO	
2000	3,5
2001	4,1
2002	3,8
2003	3
2004	4
2005	2,8
2006	3,2
2007	3,1
2008	4,6
2009	8,8
2010	7
2011	8
2012	9



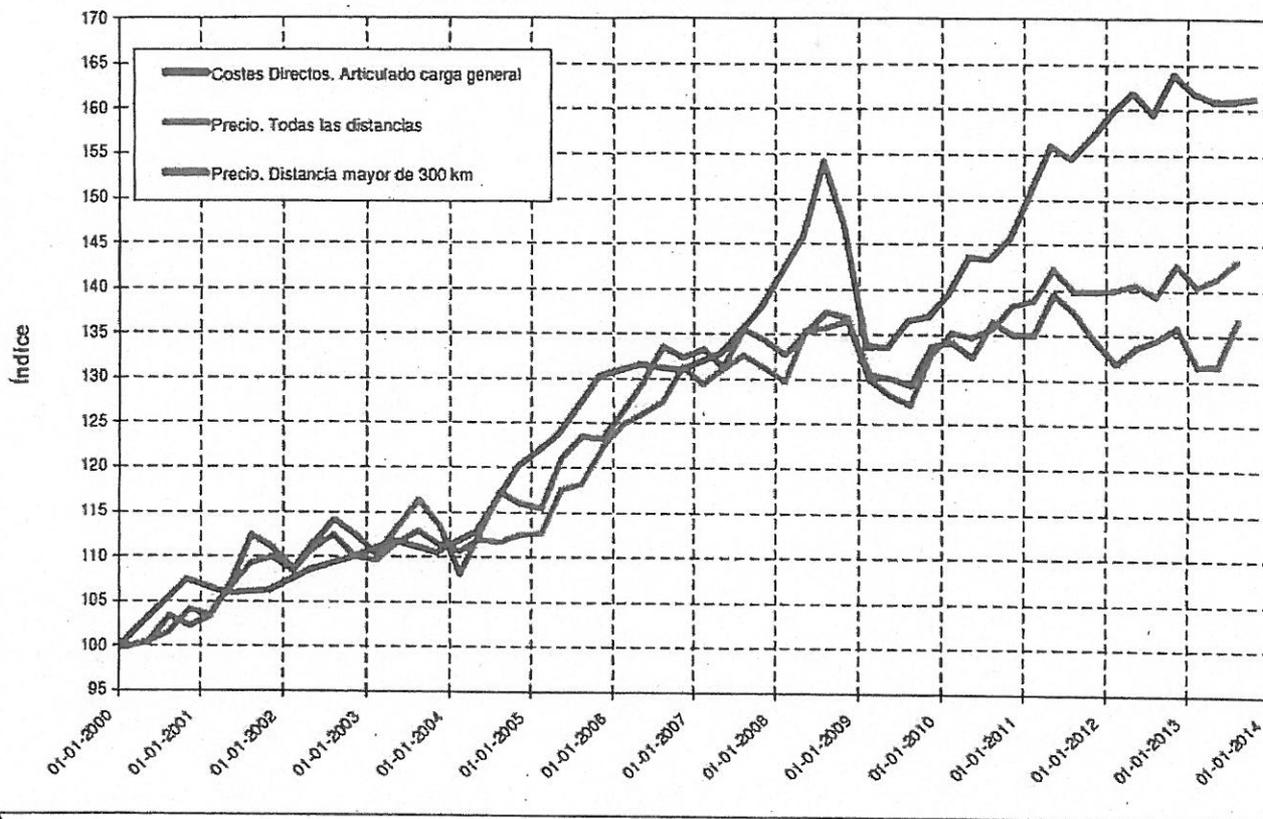
FUENTE: Ministerio de Fomento. Evolución de los Indicadores económicos y sociales del transporte terrestre. Noviembre 2013

Por lo que se refiere a la **evolución de los precios**, el Observatorio de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados del Ministerio de Fomento apunta que las variaciones en los costes directos del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados se trasladan a los precios con cierto retraso en el tiempo, sobre todo desde el año 2008.

Dentro de la estructura de costes directos de los operadores de transporte por carretera destaca la relevancia que tiene el combustible con cerca de un 38% del peso; a este respecto y como muestra de la importancia que este factor tiene en la estructura de costes de las empresas integradas en la Asociación contra la que se incoa el expediente, es oportuno recordar que la tarifas objeto de expediente llevan incluido expresamente un recargo por el precio del combustible.



EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA (EPTMC) Y DE LOS COSTES DIRECTOS POR KILÓMETRO (OBSERVATORIO DE COSTES)
Índice base: 01-01-2000 = 100



3.1.3. El sector del transporte en la Comunitat Valenciana

El sector de transporte y almacenamiento alcanzó en 2011 en la Comunitat Valenciana una cifra de negocio de 11.025.516 miles de €, casi un 11% de total nacional².

Específicamente, el sector de transporte de mercancías presenta una significativa reducción en cuanto al número de vehículos autorizados desde 2003, aunque no tanto en términos de capacidad de carga:

2

Fuente: Portal estadístico de la Generalitat. Instituto Nacional de Estadística. Encuesta Anual de Servicios (CNAE-2009)



Transporte de mercancías por carretera

Parque de vehículos. Serie 1975-2012

Parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías por CCAA, periodo, indicador y tipo de transporte/ámbito.

Unidades: número de vehículos. Capacidad en toneladas

	VEHICULOS	CAPACIDA
	TOTAL	TOTAL
Comunitat Valenciana		
2003	96647	753329
2004	110454	810013
2005	104394	836545
2006	58127	808020
2007	59847	858452
2008	58767	846174
2009	56347	820713
2010	49839	714392
2011	49646	721802
2012	45137	649233

Fuente: INE. Ministerio de Fomento.

En cuanto a la estructura empresarial, el sector de transporte de mercancía en la Comunitat Valenciana se caracteriza **por su atomización y su reducido tamaño**. Las empresas que cuentan únicamente con hasta 2 trabajadores representan el 86% de las empresas del total (84% en el total nacional). Destaca, igualmente, la circunstancia de que, de éstas, el 74% no tienen ningún asalariado (autopatronos), ratio que desciende hasta el 66% en el caso del total nacional. Igualmente se observa una disminución en el número de empresas clasificadas en el epígrafe correspondiente del CNAE.

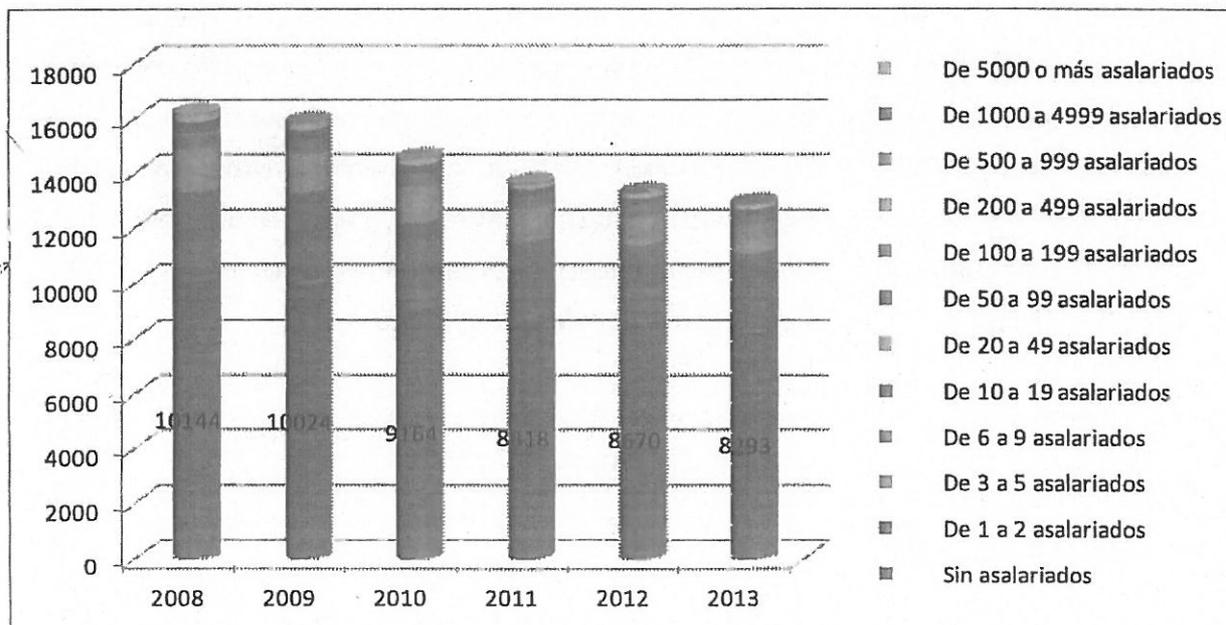


Datos de empresas

Empresas por CCAA, actividad principal (grupos CNAE 2009) y estrato de asalariados.

Unidades: Número de empresas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Comunitat Valenciana						
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios						
Total	16244	15918	14591	13676	13339	12926
Sin asalariados	10144	10024	9164	8818	8670	8293
De 1 a 2 asalariados	3216	3317	3095	2771	2784	2868
De 3 a 5 asalariados	1555	1443	1298	1134	1012	957
De 6 a 9 asalariados	608	509	482	454	410	367
De 10 a 19 asalariados	411	346	317	291	265	255
De 20 a 49 asalariados	249	223	186	162	151	143
De 50 a 99 asalariados	46	40	35	35	34	28
De 100 a 199 asalariados	11	15	12	9	8	11
De 200 a 499 asalariados	4	1	2	2	4	3
De 500 a 999 asalariados	0	0	0	0	1	1
De 1000 a 4999 asalariados	0	0	0	0	0	0
De 5000 o más asalariados	0	0	0	0	0	0





Directorio central de empresas

Datos de empresas

Empresas por CCAA, actividad principal (grupos CNAE 2009) y estrato de asalariados.

Unidades: Número de empresas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total Nacional						
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios						
Total	145099	141002	133295	124558	120304	115343
Sin asalariados	78483	77482	73678	70862	68707	65008
De 1 a 2 asalariados	40203	39600	37180	32949	32540	33021
De 3 a 5 asalariados	15521	14165	13141	12158	11032	10057
De 6 a 9 asalariados	5371	4829	4667	4298	4019	3663
De 10 a 19 asalariados	3216	2882	2770	2524	2368	2101
De 20 a 49 asalariados	1802	1578	1484	1393	1285	1159
De 50 a 99 asalariados	345	316	263	256	233	222
De 100 a 199 asalariados	114	108	84	83	86	74
De 200 a 499 asalariados	30	27	20	21	19	24
De 500 a 999 asalariados	10	12	7	11	12	11
De 1000 a 4999 asalariados	4	3	1	3	3	3
De 5000 o más asalariados	0	0	0	0	0	0

3.2. ASPECTOS JURÍDICOS

3.2.1. El Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de exención por categorías para el transporte terrestre de mercancías

La actividad del transporte de mercancías por carretera dispone de un Reglamento comunitario en el que se recogen las normas especiales de la competencia para el sector del transporte terrestre. Se trata del Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. El Reglamento constituye un texto refundido del Reglamento (CEE) 1017/68, objeto de diversas modificaciones, alguna de las cuales habían dejado muchos de sus preceptos sin contenido.

3.2.1.1. El artículo 2 Reglamento 169/2009, bajo la rúbrica «Excepción legal para los acuerdos técnicos», establece que la prohibición del apartado 1 del artículo 101 TFUE no se aplicará a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan solamente por



objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica³. Tras este enunciado a modo de cláusula general, se recoge un listado de diversas formas de cooperación técnica que entran en la delimitación del concepto de acuerdo técnico.

Son acuerdos técnicos, en definitiva, aquellos acuerdos de colaboración empresarial que se limitan exclusivamente a la ejecución de procesos que conlleven una racionalización del transporte (mejora de la productividad) y cuyos resultados no comporten efecto alguno sobre las relaciones comerciales.

Un acuerdo sobre tarifas como el descrito en el PCH y objeto de este expediente no es un caso de acuerdo técnico en el sentido del art. 2 Reglamento 169/2009 y, consecuentemente, no es un supuesto de excepción legal.

3.2.1.2. Por otro lado, conforme al art. 3 del Reglamento 169/2009, los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas con arreglo al apartado 1 del artículo 101 del Tratado quedarán exentos de la prohibición establecida por este artículo cuando tengan por objeto la constitución y puesta en funcionamiento de agrupaciones de empresas de transporte por carretera o por vía navegable para llevar a cabo actividades de transporte, cuando la capacidad de carga total del grupo no rebase 10.000 Tm. para transporte por carretera. La capacidad individual de cada empresa que se adhiera a la agrupación no podrá rebasar 1.000 Tm. para los transportes por carretera.

Se trata de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto las agrupaciones de empresas de transporte: distintas empresas que desarrollaban hasta ese momento actividades de transporte de manera independiente y al margen de sus competidores se asocian para llevar a cabo las mismas actividades de manera conjunta.

Con independencia de la forma jurídica que adopte la agrupación de empresas (sociedad o contrato de colaboración sin creación de una persona jurídica independiente), su objeto ha de consistir en la realización de actividades de transporte por carretera, también de mercancías. El considerando 8 del Reglamento alude exclusivamente a la «ejecución de actividades de transporte». Se plantea el problema sobre la delimitación del

³ El precepto se refiere expresamente al artículo 81 Tratado; no obstante, debe entenderse referido al actual art. 101 TFUE.



contenido de las actividades de transporte a las que se refiere el precepto. Una interpretación estricta, ajustada a la literalidad del texto, únicamente admite las actividades que se identifiquen con la ejecución técnica del transporte; una interpretación teleológica incluye también las actividades comerciales de captación de cargas o contratación de servicios. La finalidad de la exención es incrementar la productividad de las empresas de transporte (racionalización). Para ello es necesario que se autoricen también los acuerdos sobre comercialización de los servicios de transporte. En este sentido, quedan cubiertas por la exención las agrupaciones de empresas que tengan por objeto la centralización de la oferta de servicios de transporte.

Los acuerdos horizontales entre competidores sobre venta y comercialización representan la esencia de la restricción de la competencia conforme al art 101.1 TFUE y 1.1 LDC. Las restricciones que puedan generar estas sociedades no se dan tanto entre los socios competidores (competencia real), cuanto en relación con las posibilidades de acceso al mercado de terceros (competencia potencial). Estos acuerdos son, con carácter general, difícilmente autorizables. No obstante, la exención cumple en este caso con las condiciones de los arts. 101.3 TFUE y 1.3 LDC, en la medida en que contribuye a mejorar la prestación de los servicios, con el consecuente beneficio para los cargadores. Ahora bien, no serán admisibles las restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos. En este sentido, ni siquiera la estructura atomizada del transporte de mercancías por carretera justifica los pactos sobre precios y restricciones de ventas. Éstas carecen absolutamente de efectos concurrenciales positivos.

Consecuentemente, esta Comisión entiende que un acuerdo sobre tarifas de referencia para el transporte de contenedores desde el Puerto de Alicante incluyendo un recargo por el precio del combustible y la subida del IPC, a aplicar por los asociados de ASTRACO, así como su entrada en vigor, los descuentos a aplicar y las revisiones sobre las mismas, no sería un supuesto de exención del art. 3 del Reglamento 169/2009.

3.2.2. El acuerdo o la recomendación de elevar las tarifas del transporte de mercancías por carretera por el incremento del precio del gasóleo



En los contratos de larga duración son habituales las cláusulas de adaptación del precio a los nuevos factores del mercado. El riesgo de un elevado incremento de los costes de producción convierte en razonable una previsión en ese sentido, en ausencia de la cual cabe la posibilidad de que no se celebrara el contrato. Por esta razón son admisibles los acuerdos de aplicación uniforme de una cláusula en tales términos. La extinta CNC recomendó introducir la revisión de precios como una cláusula estándar en la Ley de modelo de contrato de transporte terrestre de mercancías, con el objeto de aumentar la capacidad de negociación de los transportistas más pequeños⁴. La restricción se ve superada por los efectos beneficiosos que comporta no sólo para los transportistas, sino también para los usuarios (art. 101.3 TFUE y art. 1.3 LDC) quienes pueden ver cómo el precio se reduce como consecuencia del abaratamiento del gasóleo⁵.

En la línea de la recomendación de la CNC, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM), ampara esta restricción de la competencia al prever la facultad del porteador para incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera (art. 38.1 LCTTM). Así, un acuerdo de una asociación de transportistas que recomiende la aplicación de la condición general de la contratación relativa a la revisión del precio por la variación del precio del gasóleo quedará exento de la prohibición en el Derecho español por la vía del art. 4 LDC.

No obstante, es más dudoso que mantenga su compatibilidad con el Derecho comunitario. La exención del art. 101.3 TFUE no alcanza a la forma concreta de adaptación o modificación del precio. Las fórmulas previstas por la Administración repercuten un incremento o disminución lineal del precio, tomando como referencia el índice de variación

4 Vid. Informe CNC sobre la fijación de tarifas mínimas en el transporte de mercancías por carretera, 17/06/2008, pág. 49.

5 Vid. STJCE 21/01/1999, *Bagnasco*, ass. C-215/96 y C-216/96, donde una cláusula de las *Norme Bancarie Uniforme* por la que se permitía a los bancos modificar en cualquier momento el tipo de interés según las variaciones producidas en el mercado monetario, ni siquiera fue considerada restrictiva, porque cabía la posibilidad de que el tipo se redujera, beneficiando de este modo al cliente. Habría sido más adecuado, conforme a nuestra dogmática jurídica, considerarlo restrictivo conforme al art. 101.1. TFUE, pero autorizado conforme al tercer párrafo del mismo precepto.



del precio medio⁶, cuando el coste real del gasóleo no necesariamente se ha modificado del mismo modo para todos los transportistas. Las bondades de una cláusula estándar de revisión del precio se fundamentan en el aumento, y no en la sustitución, de la capacidad de negociación de los transportistas más pequeños.

Toda concertación sobre una regla que incida en el libre cálculo de la remuneración de la prestación (precio), incluidos cada uno de sus componentes, será restrictiva de la competencia al no superar el último punto de los arts. 101.3 TFUE.

En todo caso, parece deducirse del PCH (núm. 38) que el acuerdo objeto del presente expediente determinaba el porcentaje exacto (un 7%) por el que se debía incrementar la tarifa en concepto de recargo por combustible (folios 97 y 98). Por ello esta Comisión considera que dicha conducta no se vería favorecida por una exención legal, ya que la facultad *ex lege* del porteador para incrementar en su factura el precio inicialmente pactado viene delimitada por la cuantía que resulte de aplicar las fórmulas de la Administración (art. 38.1 LCTTM) y no por un porcentaje fijo impuesto por la asociación de transportistas.

4. CONCLUSIONES

4.1. Las conductas objeto análisis en este expediente sancionador inciden de forma significativa en el territorio de la Comunitat Valenciana, habida cuenta de la localización de la asociación contra la que se ha incoado y su importancia en el contexto económico de la región por su afectación al funcionamiento de la actividad portuaria.

4.2. La actividad de los Puertos de titularidad estatal en la Comunitat Valenciana en materia de tráfico de mercancías es notable, pues más de un 17% de todas las mercancías movidas en los puertos del Estado en 2012 lo hicieron en un puerto situado en la Comunitat

6 Actualmente está vigente la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Si bien los criterios eran los mismos en la OM previa, vigente durante el período de los acuerdos de ASTRACO (Orden Ministerial de 25 de abril de 1997, modificada en 2005).



Valenciana. La favorable evolución de este indicador se debe principalmente al aumento de las operaciones en el Puerto de Valencia y también del Puerto de Castellón, mientras que el Puerto de Alicante presenta una evolución negativa en el período 2002-2012.

4.3. Cerca del 58% de las mercancías manejadas en el Puerto de Alicante en 2012 estaba contenerizado, habiéndose prácticamente doblado este porcentaje desde el año 2002.

4.4. En el sector del transporte, la evolución de las principales variables del sector presentan tasas negativas de crecimiento desde los máximos de 2007. Así sucede, por ejemplo, en el caso de las operaciones y toneladas transportadas.

4.5. A partir de 2008, la evolución de los precios del transporte se desliga de la evolución de los costes. Dentro de los costes directos, en el sector de transporte de mercancías destaca el peso del combustible, con un 38% del total.

4.6. El sector en la Comunitat Valenciana se caracteriza por su elevada atomización y reducido tamaño pues el 86% de los operadores o empresas tiene sólo hasta 2 trabajadores, siendo predominante el caso de las empresas sin ningún trabajador (autopatronos).

4.7. Un acuerdo sobre tarifas de referencia para el transporte de contenedores desde el Puerto de Alicante incluyendo un recargo por el precio del combustible y la subida del IPC, a aplicar por los asociados de ASTRACO, así como su entrada en vigor, los descuentos a aplicar y las revisiones sobre las mismas, no cae en el ámbito de aplicación del art. 2 Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. No es un supuesto de excepción legal.

4.8. Un acuerdo sobre tarifas de referencia para el transporte de contenedores desde el Puerto de Alicante incluyendo un recargo por el precio del combustible y la subida del IPC, a aplicar por los asociados de ASTRACO, así como su entrada en vigor, los



descuentos a aplicar y las revisiones sobre las mismas, no reúne los requisitos del supuesto previsto del art. 3 Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. No sería, por tanto, susceptible de una exención.

4.9. Un acuerdo o una recomendación en el seno de una asociación empresarial de transportes sobre la aplicación de una cláusula de revisión de las tarifas de transporte por la variación de precio del gasóleo, aplicando las fórmulas que al efecto apruebe la Administración, estaría amparada por una exención legal (arts. 38.1 LCTTM en relación con el art. 4 LDC).

4.10. Un acuerdo o una recomendación en el seno de una asociación empresarial de transportes sobre la aplicación de una cláusula de revisión de las tarifas de transporte por la variación de precio del gasóleo, aplicando las fórmulas que al efecto apruebe la Administración, no estaría amparada por la exención del art. 101.3 TFUE.

4.11. Un acuerdo o una recomendación en el seno de una asociación empresarial de transportes sobre la aplicación de un tipo porcentual concreto a las tarifas de transporte como reacción a la variación de precio del gasóleo no estaría amparada por una exención legal, y caería bajo la prohibición del art. 1.1 LDC como un supuesto de fijación de precios.

En Valencia, a 5 de marzo de 2014

