

Resolución Expediente SAN 05/2013 – EMBARCACIONES TABARCA

D. Francisco González Castilla, Presidente

Dña. María José Vañó Vañó, Vocal

Dña. María Estrella Solernou Sanz, Vocal

En Valencia, a dos de diciembre de dos mil quince

La Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana (CDC), con la composición arriba expresada y siendo Ponente Dña. María José Vañó Vañó, ha dictado la presente Resolución relativa al Expediente SAN 5/2013 incoado tras escrito de denuncia presentada por D. XXX por presuntas prácticas restrictivas de la competencia consistentes en un posible pacto de precios entre las empresas autorizadas a realizar el transporte de viajeros en la línea Santa Pola-Tabarca.

I. ANTECEDENTES

1. Por oficios de fecha 2 de abril de 2013, de la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC, actual Dirección de la Competencia de Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia) (En adelante DC) y 24 de abril de 2013 del Servicio de Gestión Administrativa y Defensa de la Competencia de la Conselleria de Economía, Industria, Turismo y Empleo, se atribuyó a los órganos de defensa de la competencia de la Comunitat Valenciana el conocimiento y valoración de la denuncia presentada el 5 de febrero de 2013 por D. XXX.

2. El 23 de septiembre de 2013 se acordó la apertura de un periodo de información reservada en el que se practicaron actuaciones encaminadas a obtener información tanto del denunciante como de organismos oficiales, apreciándose indicios racionales de la existencia de posibles conductas anticompetitivas prohibidas por el art. 1.1.a) de la LDC.

3. El 15 de julio de 2014 se acordó incoar expediente sancionador por supuestas prácticas restrictivas de la competencia y se reconoció a la DC como parte interesada en el expediente tras su solicitud mediante oficio de fecha 15 de mayo de 2013.



4. El 2 de marzo de 2015 se formuló Pliego de Concreción de Hechos (folios 314-339) que fue notificado a todos los operadores que prestan el servicio de transporte de viajeros entre Santa Pola y Tabarca y a la DC, el 3 de marzo de 2015.

5. La fase de instrucción se cerró por providencia de 31 de marzo de 2015, de acuerdo con lo previsto en el art. 33.1 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (en adelante RDC), procediéndose a la notificación a los operadores interesados y a la DC.

6. En cumplimiento de lo dispuesto en los arts. 50.4 de la LDC y 34.1, segundo párrafo del RDC, la Subsecretaría formuló propuesta de resolución el 24 de abril de 2015, que fue notificada a todas las partes mediante oficio de 29 de abril, y recibidos todos los acuses de recibo excepto el correspondiente al operador D. XXX. La notificación a la DC se realizó mediante oficio de fecha 30 de abril de 2015 a través de la REC.

7. De conformidad con lo previsto en los art. 59.5 y 61 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por el artículo 25 de la Ley 15/2014 de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, se procedió a la publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 15 de junio de 2015, de un extracto de la Propuesta de Resolución, concediendo un plazo de 15 días para comparecer y efectuar alegaciones.

8. Dentro de los términos señalados para la realización de las alegaciones «El Escull Roch, S.L.» y «Transportes Turísticos la Gola de Guardamar-Tabarca, S.L.» mostraron su conformidad con el PCH. No obstante, este segundo operador realizó las siguientes alegaciones:

- *«No ha existido ni existe ninguna concertación de precios entre mi empresa y otras del sector, dado que cada uno presta su servicio fijando los precios que entiende que debe cobrar según el tipo de cliente.»*
- *La denuncia fue interpuesta por una empresa con la que se tienen diferentes divergencias judiciales*



- *-El servicio que prestan las diferentes empresas es similar, pero ello no significa que exista una concertación de precios, sino lo que ocurre que los precios son similares pero con una competencia entre diferentes empresas.»*

9. La DC no presentó alegaciones.

10. Por Providencia de fecha 31 de marzo de 2015 (folio 560), de acuerdo a lo previsto en el artículo 33.1 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, se procedió al cierre de la fase de instrucción, al objeto de redactar la propuesta de resolución prevista en el artículo 50.4 Ley 15/2007, con comunicación a la DC.

11. La Subsecretaría en el ejercicio de sus funciones, ostentadas de acuerdo con lo previsto en el art. 26.2.h) del Decreto 193/2013, de 20 de diciembre, del Consell por el que se aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Economía, Industria, Turismo y Empleo y de acuerdo art. 50.4 de la LDC, el 9 de julio de 2015 dio traslado a la CDC de su propuesta, a saber,

- Que se declare que no ha resultado acreditada la existencia de prácticas prohibidas por el art. 1.1.a) LDC.
- Que se proceda al archivo de las actuaciones, por considerar que no hay indicios de infracción en las conductas analizadas.

12. En ejecución de las normas de reparto, el asunto SAN 05/2013 fue asignado a la vocal Dña. M^a José Vañó Vañó en la sesión de la CDC, celebrada el 30 de julio de 2015.

13. Esta Comisión debe valorar en la presente resolución si concurren los presupuestos del art. 49.3 de la LDC, esto es, la inexistencia de indicios de infracción, y así acordar no incoar los procedimientos derivados de la presunta realización de una conducta prohibida por el art. 1.1 LDC y el archivo de las actuaciones, tal y como propone la Subsecretaría.

II. PARTES INTERESADAS EN EL PROCEDIMIENTO



14. Empresas u operadores que prestan el servicio de transporte de viajeros entre Santa Pola y Tabarca.

1-D. XXX (embarcación “Nueva Tabarca”).

2-D. XXX (embarcación “Playa Tabarca”).

3-D.XXX (embarcación “Tabarca Kat”).

4-T.T Gola de Guardamar Tabarca S.L (embarcaciones “Puerto de Tabarca”, “Faro de Tabarca” y “Batiste Tres”).

5-EI Escull Roch S.L (embarcación “Diana Doce”).

6-D. XXX (embarcaciones “Gran Caribe”, “Tabarca Water Taxi”).

7-Aquabus Tabarca S.L (embarcaciones “Tabarca Uno” y Tabarca Dos”).

15. La DC.

La DC es interesada en este procedimiento de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.tres de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, y ello en atención a la solicitud formulada mediante oficio de fecha 15 de mayo de 2013 (folio 1) y en virtud de posterior acuerdo de la Subsecretaría de fecha 15 de julio de 2014 (folio 228 a 230).

III. DENUNCIA Y HECHOS PROBADOS

16. D. XXX dirigió escrito a la anterior Dirección de Investigación de la CNC, actual CNMC (DC) el 5 de febrero de 2013 en el que presentaba denuncia en relación con supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por la LDC, consistentes en la presión por parte de las empresas que realizan el transporte de pasajeros entre Santa Pola y la Isla de Tabarca a la Administración Autonómica Valenciana, Servicio de Explotación de Puertos de la Generalitat Valenciana, para obtener la autorización de atraque para la embarcación Tabarbus Dos. Asimismo el denunciante afirma la existencia de acuerdo de precios entre las empresas propietarias de las Tabarqueras y su negativa a que otras empresas puedan realizar la misma actividad, impidiendo la libre competencia.



17. Tras el análisis de la denuncia, se requirió al denunciante información adicional relativa a la identificación del denunciante, concreción detallada de los hechos de los que, en su opinión se derivaba la existencia de una infracción a la LDC, definición y estructura del mercado relevante, naturaleza de los servicios afectados por la práctica denunciada, ámbito geográfico, oferentes y demandantes, cuota de mercado, grado de competencia existente y legislación sustantiva que pudiera afectar a las condiciones de competencia (folios 137 a 139). Si bien el denunciante no aportó la información solicitada, y aunque el art. 25 del RDC permite haberle considerado por desistido y por tanto, haber procedido al archivo, se consideró oportuno proceder a la realización de trámites en información reservada, habida cuenta de la alusión que realiza a un posible pacto de precios entre las empresas autorizadas a realizar el transporte de viajeros en la línea Santa Pola-Tabarca, todo ello en el ámbito del art. 49.2 LDC y del art. 26 RDC, con el fin de determinar, con carácter preliminar, si concurrían las circunstancias que pudieran justificar la incoación de expediente sancionador.

18. Durante el periodo de información reservada se practicaron diversos requerimientos de información al Servicio de Explotación de Puertos de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente relativa al otorgamiento de títulos administrativos dentro del dominio público marítimo y a los precios y tarifas del servicio de transporte de viajeros entre Santa Pola y Tabarca, y a las empresas u operadores que actualmente prestan un servicio de transporte de viajeros entre los citados puertos.

19. De la práctica de dichas actuaciones se acredita que la autorización administrativa de atraque permite el uso del dominio público portuario de la Generalitat (folios 145 y 146). Este procedimiento no prevé la audiencia a los operadores que ya tengan dicho permiso. Por otro lado la intervención administrativa no alcanza a las líneas de transporte de pasajeros en embarcaciones, y a los precios de los billetes de transporte de pasajeros.

20. Las empresas u operadores que prestan el servicio de transporte de pasajeros entre los puertos de Santa Pola y la Isla de Tabarca son:



OPERADOR	Fecha desde la que opera	Embarcaciones autorizadas
D.XXX	-1973	-NUEVA TABARCA 2ª AT-2-00
D.XXX	-1975	-PLAYA DE TABARCA 2ª AT-2-2-00
T.T. GOLA DE GUARDAMAR-TABARCA	-2000	-PUERTO DE TABARCA 2ª AT-2-3-00
	-1997	-FARO DE TABARCA 2ª AT-2-1-12
	-2010	-BATISTE TRES 2ª GIR-2-2-12
EL ESCULL ROCH S.L	-2008	-DIANA DOCE 2ªba-6-2-07
D.XXX	-2009	-TABARKA KAT 2ª AT-2-1-09
D.XXX	-2010	-GRAN CARIBE 2ªGIR-2-4-12

21. Tras la incoación del expediente resultó acreditado que no se tiene obligación de hacer públicos sus precios o tarifas, aunque casi todas las empresas hacen públicos los mismos a través de su exposición en las casetas de venta de tickets e internet. El servicio se presta durante todo el año, aunque se suele incrementar durante los meses de julio, agosto y septiembre. De la información recabada se observan los siguientes precios:

		Adultos	Niños	Grupos	Residentes	Trabajadores
XXX	2009	15	10	A convenir	10	7
	2010	15	10		10	7
	2011	15	10		10	7
	2012	15	10		10	7
	2013	15	10		10	7
	2014	15	10		10	7
Transportes turísticos Gola de Guardamar-Tabarca	2009	15	10	9	-	-
	2010	15	10	9	-	-
	2011	15	10	9	-	-
	2012	15	10	9	-	-
	2013	15	10	9	-	-
	2014	15	10	9	-	-
El Escull Roch, S.L.	2009	10	10	8	-	-
	2010	10	10	8	-	-
	2011	10	10	8	-	-
	2012	10	10	8	-	-
	2013	10	10	8	-	-
	2014	10	10	8	-	-
XXX	2009	14	9	9	9	7
	2010	14	9	9	9	7
	2011	15	10	9	10	7
	2012	15	10	10	10	7
	2013	15	10	10	10	7
	2014	15	10	10	10	7
XXX	2012	15	10	10	10	7
	2013	15	10	10	10	7
	2014	15	10	10	10	7



XXX	No aporta información solicitada					
XXX	2011	15-12	8-10	A convenir	8	7
	2012	15-12	8-10		8	7
	2013	15-12	8-10		8	7
	2014	15-12	8-10		8	7

Del cuadro de referencia resulta que la mayoría de las empresas establecen como precio para adultos 15 euros, a excepción de El Escull Roch, S.L. que fija un precio de 10 € y XXX (Aquabus Tabarca) que establece la variable entre 12-15€.

En el caso de los precios para niños, se fija con carácter general 10€, aunque XXX (Aquabus Tabarca) establece una doble tarifa, de 8 o 10€. Aunque a continuación señala (folio 313) que ha tenido que reducir el precio a 7€ debido a la mala ubicación de la caseta de venta de tickets.

En el caso de los grupos el precio varía de 9 a 10 €, y en dos casos el precio es a convenir entre las partes.

Para los residentes, trabajadores u otros, no hay unificación de criterios, aunque tres empresas establecen 7€ para los trabajadores, tres empresas fijan 10€ para los residentes, otra empresa lo fija en 8€ y no se tiene información del resto de prestadoras del servicio.

Los precios han permanecido invariables entre 2009-2014, salvo para el operador D.X-XX que llevó a cabo una modificación de sus tarifas pasando las tarifas de adultos de 14€ a 15€ y las de niños de 9€ a 10€.

22. Por otra parte, ante el requerimiento de información a las operadoras sobre el porcentaje de imputación o peso que los criterios o variables utilizadas tienen en la determinación del precio o tarifa, éstas responden lo siguiente:

	Tipo de embarcación	Porcentaje de imputación
XXX	250 pasajeros	92,36% atendiendo a las reparaciones, sueldos y salarios del personal, gastos de seguridad social, tasas portuarias, primas de seguros, amortizaciones y gastos de publicidad de la empresa
Transportes turísticos Gola de Guardamar-Tabarca	350 pasajeros 200 pasajeros 48 pasajeros	84% atendiendo al combustible, personal, préstamos de embarcaciones, impuestos y demás propios de la actividad
El Escull Roch, S.L.	36 viajeros	93,6% atendiendo a todos los costes de



		la actividad
XXX	250 pasajeros	74% atendiendo a los costes de mantenimiento (10%), seguros (7%), suministros (15%), tasas de puertos (12%), gastos de personal y seguridad social (30%)
XXX	250 pasajeros	67% por pasajero siendo el desglose en: costes de mantenimiento (9,5%), Seguros (10%), Suministros (15%), Tasas portuarias (12,5%), costes laborales (20%).
XXX		No aporta información
XXX	36 pasajeros 36 pasajeros	“Según estimación de costes fijos más variables, siempre con cierto margen para captar ventas marginales”

De la información obtenida se deduce, según la información proporcionada por los operadores, que el margen con el que operan dos de ellas (XXX y El Escull Roch) es inferior a un 8% y las tarifas en adultos no coinciden, otras sitúan su margen en el 16% (TTGola de Guardamar), 26% (XXX) y por último, 33% (XXX) y sus precios son similares. No obstante, de la información proporcionada por los operadores no se puede obtener el coste unitario por pasajero que nos permitiría determinar con mayor precisión el margen real con que cuentan los mismos.

23. Con carácter general, las empresas operadoras prestan el servicio durante todo el año, siempre que esté permitido navegar. No obstante el periodo estival es en el que existe mayor intensidad de tráfico. Los horarios en que se realiza el transporte dependen de la disponibilidad de cada operadora y de las condiciones meteorológicas.

24. Por último, se acredita la existencia de numerosos litigios en sede judicial entre algunas de las empresas por conflictos sobre cuestiones ajenas al presente asunto (folios 163; 168; 172; 265; 269 a 283; 295 a 296; 312 a 313). Además ha quedado acreditada la existencia de dichos conflictos mediante noticias en prensa como la que recoge el diario “Información.es” el periódico de la provincia de Alicante de 15 de julio de 2012 (folios 224 bis y 224 ter).

IV. MARCO NORMATIVO

25. El marco normativo de referencia de la actividad de transporte de viajeros y de la utilización del dominio público portuario entre los puertos de Santa Pola y Tabarca





se regula por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre de Patrimonio de las Administraciones Publicas, Ley de Patrimonio de la Generalitat 14/2003 de 10 de abril, Ley 22/88 de 28 de julio de Costas sobre la utilización del dominio público marítimo-terrestre, Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en lo que se mantenga vigente y Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (TRLPEMM) sobre la utilización del dominio público portuario (art. 73) y art. 74 sobre las autorizaciones de la Autoridad Portuaria.

V. MERCADO DE REFERENCIA

26. Con carácter previo a la valoración de los hechos denunciados, desde la óptica de la LDC procede situarlos en el mercado relevante o de referencia en su vertiente de producto, esto es, la clase de productos o servicios que son objeto de transacción, sin que sea necesario en este caso entrar en el mercado geográfico que está claramente identificado por las propias características del servicio.

27. En relación con el mercado afectado en su vertiente de producto, se ha constatado que la prestación del servicio de transporte de pasajeros entre Santa Pola y Tabarca se realiza a través de empresas tabarqueras, sometidas a autorización de la administración para utilizar y disfrutar de la zona portuaria de los bienes que son de dominio público. En este caso, y según indica el informe del Servicio de Explotación de Puertos de 7 de octubre de 2013 son: D.XXX; D.XXX; D.XXX; T.T Gola de Guardamar Tabarca S.L; El Escull Roch S.L; D. XXX; Aquabus Tabarca S.L. Algunas de estas empresas operan en el mercado desde 1973 como es el caso de la embarcación NUEVA TABARCA. La última embarcación autorizada ha sido TABARBUS DOS, que opera desde 2013.

28. Según se desprende del mismo informe, en ese momento existían diez embarcaciones en activo. Aunque la embarcación TABARKA KAT 2ª AT-2-1-09 no fue reconocida por el operador D. XXX como embarcación de su propiedad que se encontrara prestando el servicio.

29. En cuanto al objeto del servicio, el transporte de viajeros entre el puerto de Santa Pola y la Isla de Tabarca, es similar: la distancia aproximada es de 8 km, los periodos de prestación son similares y la demanda también es semejante. A lo que se



debe añadir, en relación a los precios, que son publicitados por parte de las empresas a través de su exposición en las casetas informativas que se encuentran situadas de forma contigua en el paseo marítimo del puerto de Santa Pola en un espacio muy reducido.

30. Se trata por tanto de un mercado en el que existen importantes barreras de entrada al estar sometidos los operadores a autorización administrativa previa, y en el que además el servicio ofertado es homogéneo, prestado de forma similar por todas las empresas operadoras, y durante el mismo periodo de tiempo. Según el informe de referencia, la autorización de atraque a embarcaciones de lista 2ª y por tanto habilitadas como vehículo para el transporte de pasajeros con billete, supone asignar un espacio físico en los muelles de los puertos de Santa Pola y Tabarca para el embarque y desembarque de los mismos.

IV. FUNDAMENTOS DE DERECHO

31. El principal objeto de la denuncia presentada por D. XXX era la existencia de presiones por parte de las empresas que realizaban el transporte de pasajeros entre Santa Pola y la Isla de Tabarca a la Administración Autonómica Valenciana y que, en su opinión, habrían sido la causa de que el Servicio de Explotación de Puertos de la Generalitat Valenciana hubiera denegado a AQUABUS TABARCA, S. L. la autorización de atraque para la embarcación TARBUS DOS. Sin embargo, estas prácticas no fueron tratadas en el expediente incoado, dado que tanto la embarcación Tabarbus Uno como Tabarbus Dos, según el informe del Servicio de Explotación de Puertos de fecha 7 de octubre de 2013, obtuvieron autorización mediante resoluciones de 13 de agosto de 2012 y 26 de junio de 2013 respectivamente.

32. En la denuncia se añadía la posible existencia de acuerdos o prácticas concertadas de fijación de precios entre los operadores del servicio de transporte de pasajeros entre Santa Pola y la Isla de Tabarca, sin realizar ninguna otra especificación. Por ello se realizaron trámites en información reservada con el fin de determinar con carácter preliminar si concurrían las circunstancias que pudieran justificar la incoación del expediente sancionador. Tras detectar indicios racionales de la existencia de una posible conducta restrictiva de la competencia del art. 1.1.a) LDC se incoó el procedimiento.





33. El art. 1.1.a) de la LDC señala, «*Se 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 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».*

34. De la lectura de este precepto son dos los elementos que debemos delimitar con el objeto de determinar la existencia o no de prácticas restrictivas de la competencia. Por una parte la existencia de una práctica concertada o conscientemente paralela, y por otra, la fijación de manera directa o indirecta los precios con dicha conducta.

35. En cuanto a la existencia de práctica concertada, ésta debe entenderse como «*coordinación entre empresas que sin haber sido llevada hasta la realización de un acuerdo propiamente dicho, sustituye conscientemente, por una cooperación práctica entre ellas, los riesgos de la competencia.*» (Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 14 de julio de 1972, I.C.I contra C.C.E. y de 14 de julio de 1981, Zücher contra Bayerische Vereinsbank y 9 de julio de 1999, As.C-1999/92 P Hüls Ag/commission). O como señala la Resolución del TDC de 13 de julio de 1988 es aquella conducta anticompetitiva que se deriva de una identidad de comportamientos que no se explican de modo natural por la propia estructura o las condiciones de competencia del mercado y por esa razón induce a pensar en la existencia de acuerdos tácitos o formas de coordinación entre los operadores económicos que no pueden ser expresamente probados (en el mismo sentido, vid. Res. TDC de 21 de junio de 2007 (Expte. 612/06, Aceites 2). Además añaden estas Resoluciones que se trata de actuaciones que implican un paralelismo de conducta consciente entre agentes económicos, normalmente competidores, y suponen cierta cooperación y coordinación entre ellos.

36. En el caso que nos ocupa estamos ante un mercado cerrado de oferentes, en el que el acceso al mismo está sometido a autorización administrativa previa, y que depende fundamentalmente de la existencia de espacio para el atraque de las embarcaciones en el dominio público. Se trata de un mercado en el que el producto o servicio ofrecido es similar para todos los operadores. Por lo que el paralelismo de las





conductas se podría explicar por las condiciones propias del mercado que justificarían su similitud y no por la conducta consciente entre agentes económicos, (vid. Res. CNMC S/0288/10, de Enero 30, 2013, ASOCIACION ESPAÑOLA OPERADORES PRODUCTOS PETROLIFEROS).

Es cierto que los mercados con pocas empresas suponen un riesgo importante para la competencia puesto que proporcionan incentivos poderosos para el desarrollo de estrategias empresariales de dominio del mercado y de supresión de la competencia. Sin embargo, de la información disponible en el expediente, observamos, por ejemplo, que se ha ido incrementando con el tiempo el número de operadores en el mercado, por tanto nos encontramos ante un mercado activo en el que no se observan estrategias empresariales de dominio y supresión de la competencia. Si bien dado el número reducido de operadores sigue siendo considerado un mercado oligopolístico.

37. Conforme a lo expuesto, para que haya práctica concertada es necesario que el comportamiento paralelo de las empresas sea el resultado de un plan de acción común y de un concurso de voluntades que no pueda ser explicado por las condiciones y funcionamiento real del propio mercado.

38. Si bien del expediente se deriva la existencia de una identidad de precios, ello no implica necesariamente que exista concertación entre competidores. En este caso, la identidad de precios obedecería a las condiciones particulares del mercado en cuestión, a saber, la existencia de pocos oferentes, el tratarse de un producto homogéneo y delimitado, y la transparencia de precios a través de su publicación en las casetas informativas e internet. De hecho, si bien en un mercado oligopolístico el exceso de transparencia puede ser el germen de conductas conscientemente paralelas, en la medida en que se tiende a la imitación del competidor en el caso objeto del expediente la transparencia de precios beneficia al consumidor.

39. Por otra parte, estamos ante un mercado en el que existe un reducido margen de maniobra en el servicio y en el producto, por lo que el incrementar o reducir los precios les impediría mantenerse en el mismo. Por todo ello, la coincidencia de algunos de los precios acreditada en el expediente no determina la existencia de una práctica concertada por las empresas operadoras que prestan el servicio de transporte entre Santa Pola y Tabarca.

40. En cuanto a si existen otras razones que den soporte a los indicios de la existencia de un posible acuerdo de precios, han resultado acreditados diversos conflictos





en sede judicial entre las diferentes operadoras que prestan el servicio de transporte, por lo que no se han obtenido evidencias de la existencia de otras razones que den soporte al acuerdo de precios.

41. Por todo lo antedicho, no ha sido posible demostrar que la identidad de los precios fuera producto de una práctica colusoria entre las operadoras prestadoras del servicio, no es suficiente deducir de los indicios, sin más, la colusión entre estas empresas (Resolución de la CNMC de 4 de febrero de 2014 y STS de 5 de octubre de 2009). Por ello, señala la STS de 5 de diciembre 1988 (RJ 1988/9761) que el beneficio de la duda en el orden sancionador exige desechar como hechos probados aquellos que puedan explicarse por razones diferentes.

42. A la vista de la información recabada y del examen del marco normativo en el que se encuadran los hechos denunciados, esta Comisión considera que no se han acreditado los hechos, por lo que se deduce la inexistencia de indicios racionales de infracción de la LDC.

En atención a lo expuesto, considerando que según el artículo 1.2.a) del Reglamento sobre composición y funcionamiento de la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 50/2012, de 23 de marzo, del Consell, corresponde a esta Comisión resolver los procedimientos sancionadores que tengan por objeto las infracciones tipificadas en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana

HA RESUELTO

- Declarar que no ha resultado acreditada la existencia de prácticas prohibidas por el art. 1.1.a).
- Que se proceda al archivo de las actuaciones, por considerar que no hay indicios de infracción en las conductas analizadas.

Comuníquese esta Resolución a la Subsecretaría y notifíquese a las partes interesadas, haciéndoles saber que contra la presente Resolución no cabe ningún recurso en vía administrativa y que únicamente cabe interponer recurso contencioso-administrati-





vo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de su notificación, de acuerdo con los artículos 10.1.j) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, artículo 48 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y artículo 9.2 del Reglamento de la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 50/2012, de 23 de marzo, del Consell.

El Presidente

Francisco González Castilla

La Vocal

María José Vañó Vañó

La Vocal

María Estrella Solernou Sanz