

RESOLUCIÓN

Expte. SAMUR/02/18 TRANSPORTE ESCOLAR MURCIA

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Josep Maria Guinart Solà

D^a. Clotilde de la Higuera González

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

Secretario del Consejo

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 20 de junio de 2019

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición expresada, ha dictado la siguiente resolución en el expediente SAMUR/02/2018 TRANSPORTE ESCOLAR, tramitado tras la denuncia presentada por la Consejería de Educación y Universidades de la Región de Murcia contra varias empresas de transporte de viajeros por carretera, por presuntas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

ÍNDICE

I. ANTECEDENTES.....	5
II. LAS PARTES	14
III. ANÁLISIS DEL MERCADO AFECTADO.....	16
1. Marco normativo.....	16
2. Caracterización del mercado	19
A. Mercado de producto	19
a. Descripción del mercado de transporte escolar desde el punto de vista de la demanda.....	20
b. Descripción del mercado de transporte escolar desde el punto de vista de la oferta.....	20
B. Mercado geográfico	21
IV. HECHOS ACREDITADOS	21
1. Introducción.....	21
2. Existencia de un acuerdo de larga duración	21
3. Existencia de un acuerdo en la licitación del periodo 2016-2018.....	32
V. FUNDAMENTOS DE DERECHO	38
PRIMERO. COMPETENCIA PARA RESOLVER.....	38
SEGUNDO.OBJETO DE LA RESOLUCIÓN Y NORMATIVA APLICABLE ...	39
TERCERO. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL ÓRGANO INSTRUCTOR	39
CUARTO. VALORACIÓN DE LA SALA DE COMPETENCIA.....	41
1. Antijuridicidad de las conductas.....	41
A. Convenio de 2009 entre las asociaciones del sector	45
B. Conductas realizadas en la licitación del contrato de los cursos 2016-2017 y 2017-2018.....	46

C. Nexo causal entre los hechos acreditados y la existencia de infracción.....	51
D. Posibles explicaciones alternativas de los hechos.....	57
E. Objeto restrictivo de la competencia de las conductas analizadas	61
2. Duración de las conductas. Infracción única y continuada.....	65
3. Efectos de las conductas en el mercado	69
4. Responsabilidad de las entidades incoadas	73
A. Individualización de responsabilidades	73
B. Sobre la responsabilidad de ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, única persona física incoada.	97
C. Supuesto de escisión empresarial de la entidad LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A.	97
D. Sobre la no acreditación de conductas anticompetitivas y el archivo de las actuaciones seguidas contra la empresa AUTOCARES RAVIGO, S.L.....	99
E. Sobre la no acreditación de conductas anticompetitivas y el archivo de las actuaciones seguidas contra ANETRA.	100
5. Exención del pago de la multa a TRAPEMUSA y reducciones a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L. .	101
QUINTO. OTRAS ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN Y CUESTIONES PLANTEADAS EN FASE DE RESOLUCIÓN	103
1. Sobre la falta de competencia del órgano instructor	103
2. Sobre aspectos procedimentales en la fase de instrucción.....	105
A. Sobre la nulidad del acuerdo de ampliación de la incoación	105
B. Sobre la vulneración del principio de defensa por incluir dos pliegos de concreción de hechos	106
C. Sobre la inexistencia de dictamen del órgano autonómico cuya solicitud prevé el artículo 33.2 del RDC	110
D. Sobre la nulidad de la ampliación del plazo máximo de resolución ...	111
E. Sobre las pruebas propuestas.....	113

F. Sobre la solicitud de de vista.....	117
G. Solicitud de confidencialidad.....	117
SEXTO. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN.....	118
1. Consideraciones previas sobre el acuerdo de modificación de la propuesta de sanción del SRDC.....	118
2. Respuesta a las alegaciones al acuerdo de modificación de la propuesta de sanción del SRDC.....	119
3. Criterios para la determinación de la sanción a imponer	124
4. Análisis de los criterios del artículo 64 de la LDC: valoración general de la conducta.....	124
5. Criterios para la valoración individual de la conducta.....	128
6. Exención del pago de la sanción a TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A., y reducción a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L.	134
SÉPTIMO. PROHIBICIÓN DE CONTRATAR POR INFRACCIÓN EN MATERIA DE FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA	134
RESUELVE.....	137

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 9 de febrero de 2017, se recibió un escrito de denuncia en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**), presentado por la Consejería de Educación y Universidades (actualmente Consejería de Educación, Juventud y Deportes) de la Región de Murcia (**La Consejería de Educación**) contra las empresas AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. y AUTOCARES PELOTÓN, S.L., por posibles prácticas colusorias en el procedimiento de contratación administrativa con referencia SG/CA/14/2016, denominado “Contratación del servicio de 41 rutas de transporte escolar de la Región de Murcia, cursos 2016-17 y 2017-18”, contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**).
2. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, la Dirección de Competencia de la CNMC consideró que los hechos objeto de análisis se circunscribían exclusivamente al ámbito territorial de la Región de Murcia, por ser la Administración licitadora y el territorio de aplicación de la contratación. Por ello corresponde al Servicio Regional de Defensa de la Competencia de la Región de Murcia (**SRDC**) la competencia para conocer del asunto. En consecuencia, la CNMC procedió a remitir al SRDC la denuncia recibida en la CNMC, el 28 de febrero de 2017.
3. Con fecha 28 de marzo de 2017, el SRDC acordó el inicio de una información reservada como diligencia previa a la posible incoación del expediente sancionador.
4. El 7 de julio de 2017, de acuerdo con lo establecido en el artículo 49.1 de la LDC, el SRDC, al observar indicios racionales de la existencia de conductas prohibidas por el artículo 1 de la LDC, **acordó la incoación de un expediente sancionador** contra las dos entidades denunciadas (AUTOCARES PELOTÓN, S.L. y AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO S.L.) y quince empresas más, por haber sido las participantes en el procedimiento de contratación administrativa SG/CA/14/2016. Las empresas incoadas son:
 1. ALFONSO SÁEZ LÓPEZ.
 2. ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
 3. ANTONIO NOVA ORZAEZ.
 4. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.
 5. AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.
 6. AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L.

7. AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.
8. AUTOCARES KLEIN, S.L.
9. AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.
10. AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L.
11. AUTOCARES PELOTÓN, S.L.
12. AUTOCARES RAVIGO, S.L.
13. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.
14. EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L.
15. FIRST CLASS BUS, S.L.
16. PREMIER BUS, S.L.
17. TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.

Además, se consideran interesados en el procedimiento la Consejería de Educación, que tramitó el contrato afectado, y AUTOCARES ALMAGRO S.L., por ser la empresa que comunicó al órgano de contratación la posible práctica contraria a la competencia.

5. Con fecha 17 de enero de 2018, el SRDC dirigió **solicitudes de información** a las empresas imputadas a los efectos de recabar sus volúmenes de negocios totales y en el mercado afectado por las prácticas investigadas durante la duración de las mismas. Se recibieron las respuestas a los requerimientos de información en el SRDC durante el mes de febrero de 2018, excepto AUTOCARES RAVIGO, S.L., EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., y PREMIER BUS, S.L. Estas empresas no han accedido a la notificación de la solicitud de información del SRDC según consta en los acuses de recibo de notificaciones por comparecencia electrónica, por lo que se entiende rechazada por el transcurso de 10 días naturales.
6. Con fecha 4 de mayo de 2018, el SRDC dicta un **primer pliego de concreción de hechos (PCH 1)**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 50.3 de la LDC y en el artículo 33.1 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (**RDC**). En el mismo se concluía que las empresas incoadas habían llevado a cabo prácticas contrarias al derecho de la competencia, consistentes en el reparto del mercado, en relación con los diferentes lotes en el expediente de contratación del servicio de transporte escolar de 41 rutas de la Región de Murcia para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

7. Entre los días 21 y 30 de mayo de 2018 presentaron alegaciones al PCH 1 las siguientes empresas: ANTONIO MUÑOZ BAENA, S.L.; AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.; AUTOCARES LÓPEZ HERNÁNDEZ, S.L.; AUTOCARES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.; AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L.; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.; AUTOCARES PELOTÓN, S.L.; ALFONSO SÁEZ LÓPEZ; la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L. y FIRST CLASS BUS, S.L.
8. Con fecha 17 de mayo de 2018, el SRDC envió a las empresas incoadas **requerimientos de información** sobre el volumen de negocios de cada una en el mercado del transporte escolar en el año 2017 y el volumen de negocios total en el año 2017. Todas las empresas requeridas contestaron a la solicitud de información y documentación, salvo EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., que no accedió a la notificación del requerimiento del SRDC, por lo que se entendió rechazada por el transcurso de 10 días naturales desde su puesta a disposición.
9. Con fecha 31 de mayo de 2018, TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A. (**TRAPEMUSA**) presentó ante la CNMC, a los efectos del artículo 66 de la LDC, **una solicitud de exención del pago de la multa** que pudiera imponerse por la comisión de una infracción del artículo 1 de la LDC, consistente en la concertación entre diversas empresas en relación con la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros regular de uso especial con origen y destino en centros educativos de la Región de Murcia. A ello añadió TRAPEMUSA que la concertación venía realizándose desde hace tiempo y dio lugar a la firma de un convenio de 18 de agosto de 2006 y de un convenio posterior que se firmó el 8 de julio de 2009.

De dicha solicitud se dio traslado al SRDC. El 28 de junio de 2018, a solicitud del SRDC, TRAPEMUSA realizó aclaraciones respecto a la información aportada.
10. Con fecha 25 de junio de 2018, a la vista de la solicitud de clemencia presentada por TRAPEMUSA y del número de nuevas empresas implicadas y el mayor periodo afectado por las conductas investigadas, el SRDC dictó un **acuerdo de ampliación del plazo** máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento en cuatro meses, siendo la nueva fecha de caducidad del expediente el 6 de mayo de 2019, lo que se notificó a los interesados.
11. Con fecha 10 de julio de 2018, el SRDC dictó un acuerdo de ampliación de la incoación del expediente sancionador, por supuestas conductas prohibidas por el artículo 1 de la LDC, en particular, la posible coordinación de comportamientos y el reparto del mercado entre varias empresas participantes en las licitaciones relativas a la contratación del servicio de transporte escolar de la Región de Murcia desde, al menos, el año 2006. En

dicho acuerdo, además de mantenerse a las empresas ya incoadas en el acuerdo de fecha 7 de julio de 2017, se amplió la incoación a las siguientes empresas:

1. AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.
2. AUTOCARES ÁGUILAS, S.L.
3. AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.
4. AUTOCARES ESPUÑA, S.L.
5. AUTOCARES GÓMEZ, S.A.
6. AUTOCARES HELLÍN, S.A.
7. AUTOCARES IBEROCAR, S.A.
8. AUTOCARES MEROÑO, S.A.
9. AUTOCARES PATERNA, S.L.
10. AUTOCARES RÍOS, S.A.
11. AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.
12. BUSMAR, S.L.
13. BUS RÍOS, S.L.
14. LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L.¹.
15. LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A.
16. MARCOS HIDALGO CANO, S.L.
17. TRANSALHAMA, S.L.
18. TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.
19. TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.

Se incoa igualmente expediente sancionador a las siguientes asociaciones:

¹ En diversa documentación de la propia empresa viene denominada como *Líneas Regulares del Sureste, S.L.*

1. ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA)
 2. FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS – MURCIA (FENEBUS MURCIA)
 3. FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MURCIA (FROET).
12. Con fecha 20 de julio de 2018, se realizaron **requerimientos de información** a las empresas incoadas, relativa al volumen de negocios de la empresa en el mercado del transporte escolar en el año 2017 y el volumen de negocios total de la empresa en el año 2017.
13. La documentación requerida fue aportada por todas las incoadas, salvo las dos siguientes:
1. EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., que no ha accedido a notificación alguna a lo largo del expediente, por lo que se han entendido rechazadas las mismas. Ante la imposibilidad de contactar con esta empresa por vía telefónica, postal y electrónica, con fecha 2 de octubre de 2018, el SRDC procedió a enviar al Registro Mercantil de Valencia un escrito de solicitud de cuentas anuales correspondientes al año 2017. Ese Registro Mercantil respondió el mismo día manifestando que, consultado el archivo de sociedades, no se había realizado ningún depósito de cuentas correspondientes al ejercicio 2017 de esta sociedad, así como tampoco respecto al año 2016.
 2. LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A., que tras varios requerimientos por parte del SRDC, informó que dicha empresa había sido escindida el 14 de marzo de 2016. Asimismo, con fecha 21 de septiembre de 2018, la entidad aportó la escritura de escisión total de LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A., a favor de INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A., que pasa a sucederla, e informó al SRDC de los nuevos datos de contacto. El mismo día, el SRDC requirió a la empresa INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. la documentación acreditativa de su volumen de negocios correspondiente al año 2017, documentación que se aportó el 24 de septiembre de 2018.
14. Con fecha 26 de julio de 2018, se presentó una **segunda solicitud de clemencia** por la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., en la que se expone su decisión de colaborar con el SRDC al amparo de lo establecido en el artículo 66 de la LDC. En este sentido, respecto a la coordinación de comportamientos entre las empresas participantes en las licitaciones de transporte escolar, la entidad solicitante de clemencia señala que *“se realizaba a través de la Asociación FROET- donde las empresas*

de mayor volumen económico dominaban las actuaciones, obligando a las empresas pequeñas a participar, bajo el riesgo de perder todas sus rutas escolares-, que era en última instancia donde se decidía el reparto de rutas “a compensar”, para el caso de que determinadas licitaciones no hubieran sido adjudicadas a la empresa prevista, tras lo cual se ordenaban renunciaciones para reinstaurar el reparto inicialmente acordado”.

15. Con fecha 27 de julio de 2018, se presentó una **tercera solicitud de clemencia** al amparo del artículo 66 de la LDC por la empresa AUTOCARES PATERNA, S.L., aportando nueva información y documentación sobre la actuación coordinada de las entidades imputadas. Asimismo, esta empresa compareció ante el SRDC el 5 de septiembre de 2018 y el 21 de septiembre de 2018.
16. Con fecha 12 de septiembre de 2018, se dictó un **segundo pliego de concreción de hechos (PCH 2)** en el que se recogieron los hechos ya probados en el PCH1 y se añadieron los aportados junto con las tres solicitudes de clemencia.

El SRDC notificó a las empresas incoadas el PCH 2 (folios 3.649 a 3.689), indicando que, conforme al artículo 50.3 de la LDC podían acceder al expediente y contestar al PCH 2, proponiendo las pruebas que consideraran pertinentes en el plazo de 15 días, conforme al artículo 35 del RDC. Igualmente, se les informó de que, de acuerdo con los artículos 50.3 de la LDC y 51.2 del RDC, tenían la posibilidad de acceder a los documentos que conforman las solicitudes de clemencia presentadas y que, hasta ese momento, formaban pieza separada especial de confidencialidad. No obstante, conforme a lo dispuesto en el artículo 51.3 del RDC, no podrían obtener copia de las declaraciones de los solicitantes de clemencia realizadas por estos de forma específica para su presentación en el ámbito de dicha solicitud.

17. Con fecha 25 de octubre de 2018, el SRDC, en virtud de lo previsto en el artículo 33.1 del RDC, acordó el **cierre de la fase de instrucción** del expediente de referencia.
18. El 26 de octubre de 2018, el SRDC acordó la **propuesta de resolución** del procedimiento (**PR**), notificándola debidamente a las partes para que presentaran las alegaciones que estimasen oportunas, así como la propuesta de la práctica de pruebas y actuaciones complementarias que considerasen convenientes, incluida la solicitud de celebración de vista. En la PR se propone que se declare acreditada la existencia de una infracción del artículo 1.1 de la LDC, distinguiendo en razón de la responsabilidad de cada empresa o asociación:

1. Participación en el cártel al menos en el período de la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018:

- ALFONSO SÁEZ LÓPEZ
- ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L.
- ANTONIO NOVA ORZAEZ
- AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L.
- AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S. L.
- AUTOCARES KLEIN, S. L.
- AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S. L.
- AUTOCARES PELOTÓN, S. L.
- AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S. L.
- EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S. L.
- FIRST CLASS BUS, S. L.
- PREMIER BUS, S. L.

2. Participación en el cártel al menos desde julio de 2009, estando aún vigentes los efectos de dicho cártel, hasta la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018:

- AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A.
- AUTOCARES ÁGUILAS, S. L.
- AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L.
- AUTOCARES ESPUÑA, S. L.
- AUTOCARES GÓMEZ, S. A.
- AUTOCARES HELLÍN, S. A.
- AUTOCARES IBEROÇAR, S. A.
- AUTOCARES MEROÑO, S. A.
- AUTOCARES PATERNA, S. L.
- AUTOCARES RÍOS, S. A.
- AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S. L.
- BUS RÍOS, S. L.
- BUSMAR, S. L.
- LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L.
- LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S. A.)
- MARCOS HIDALGO CANO, S. L.
- TRANSALHAMA, S. L.
- TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L.
- TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S. A.
- AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L.
- AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.
- AUTOCARES LÓPEZ FERNANDEZ, S. L.
- TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S. A.

3. Participación en el cártel al menos desde julio de 2009, estando aún vigentes los efectos de dicho cártel, hasta la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, así como por la organización, coordinación y seguimiento del mismo a través de una comisión creada al efecto:

- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (**ANETRA**)².
- ASOCIACIÓN REGIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA (**FENEBUS-MURCIA**).
- FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MURCIA (**FROET**).

En los días posteriores a la notificación de la PR, las empresas pudieron acceder al expediente y presentar las **alegaciones** que consideraron oportunas, que se recibieron en el registro del SRDC entre los días 12 de noviembre de 2018 y 26 de noviembre de 2018 (folios 4.911 a 6.529).

19. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 50.5, de la LDC, el SRDC elevó a la Sala de Competencia de la CNMC su informe y propuesta de resolución, con fecha 28 de noviembre de 2018.
20. Con fecha 19 de diciembre de 2018, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC, de conformidad con el artículo 52 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, aprobó la convalidación del acuerdo que había adoptado el SRDC, por medio del cual se amplió el plazo máximo de resolución del procedimiento hasta el 6 de mayo de 2019 (folios 6.534 a 6.536).

Tras la notificación del acuerdo de convalidación a todos los interesados, se recibieron en la CNMC alegaciones al mismo entre los días 16 de enero de 2019 y 30 de enero de 2019.

21. Con fecha 10 de abril de 2019, la Sala de Competencia adoptó acuerdo por el que **se requirió** a las empresas incoadas que aportaran el **volumen de negocio total** en el año 2018 antes de la aplicación del IVA o impuestos relacionados (folios 6.768 a 6.771).

² Si bien el SRDC ha imputado a ANETRA, a los meros efectos expositivos de la conducta, todas las referencias a esta entidad habrán de entenderse hechas a la Asociación provincial de empresarios de servicio discrecional de viajeros de Murcia, que ha venido operando en la región de Murcia con la denominación ANETRA-MURCIA (AESDVM-ANETRA). Cuestión diferente es la responsabilidad de ANETRA, que se abordará por esta Sala en el apartado correspondiente del Fundamento Jurídico Cuarto.

22. Con fecha 15 de abril de 2019 se recibió contestación al citado requerimiento de información de AUTOCARES LOPEZ FERNANDEZ SL (folios 6.900 a 6.909) y de ALFONSO SÁEZ LÓPEZ (folios 6.910 a 6.918); el 16 de abril de 2019, de FEDERACION REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES (folios 6.919 a 6.933), de AUTOBUSES PITOÑO SL (folios 6.934 a 6.942) y de AUTOCARES VIDAL CARTAGENA SA (folios 6.943 a 6.946); el 17 de abril de 2019, de INTERURBANA DE AUTOBUSES SA (folios 6.947 a 6.962) y de MARCOS HIDALGO CANO SL (folios 6.963 a 6.970); el 18 de abril de 2019, de AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO SL (folios 6.971 a 6.974); el 20 de abril de 2019, de AUTOCARES IBEROCAR SA (folios 6.975 a 6.978); el 22 de abril de 2019, de AUTOCARES VIDAL CARTAGENA SA (folios 6.979 a 6.994), de AUTOCARES BELMONTE HERMANOS SL (folios 6.995 a 6.998), de ANETRA (6.999 a 7.031), y de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL SL (folios 7.032 a 7.035); el 23 de abril de 2019, de ANTONIO NOVA ORZAEZ (folios 7.036 a 7.045); el 24 de abril de 2019, de AUTOBUSES PITOÑO SL (folios 7.046 a 7.060), de BUS RÍOS SL (folios 7.061 a 7.064), de FIRST CLASS BUS SL (folio 7.192), de AUTOCARES LORCA (folio 7.193), de TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA SA (folios 7.194 a 7.196), de UTOCARES HELLÍN SA (folios 7.197 a 7.212) y de AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA SL (folios 7.213 a 7.228); el 25 de abril de 2019, de AUTOCARES PELOTÓN SL (folios 7.229 a 7.232); el 29 de abril de 2019, de AUTOCARES RÍOS SA (folios 7.233 a 7.267), de AUTOCARES ÁGUILAS SL (7.268 a 7.271), de AUTOCARES GÓMEZ SA (folios 7.272 a 7.275) y de AUTOCARES MEROÑO SA (folios 7.276 a 7.279); el 30 de abril de 2019, de AUTOCARES PATERNA SL (folio 7.280); el 2 de mayo de 2019, de TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA SLU (folios 7.281 a 7.284), de BUSMAR SL (folios 7.285 a 7.288), de LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE SLU (folios 7.289 a 7.292) y de FENEBUS (folios 7.293 a 7.296); el 7 de mayo de 2019, de AUTOCARES IBEROCAR SA (folios 7.306 a 7.309); el 9 de mayo de 2019, de TRANSALHAMA SL (folios 7.419 a 7.422); el 10 de mayo de 2019, de AUTOCARES ESPUÑA SL (folios 7.565 a 7.580) y el 14 de mayo de 2019, de AUTOCARES KLEIN SL y AUTOCARES RÍOS ALICANTE SL (folios 7.599 a 7.616).
23. Con fecha 9 de mayo de 2019, el Consejo de la CNMC adoptó acuerdo de recalificación, en virtud del cual se modificaron las sanciones propuestas por el SRDC, siendo notificado a todas las partes interesadas para que en el plazo de 15 días formularan las alegaciones oportunas.
24. Entre el 25 de mayo y el 11 de junio de 2019 se recibieron en la CNMC las alegaciones al acuerdo de recalificación enviadas por las empresas y asociaciones interesadas en el expediente.

25. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC aprobó esta resolución en su reunión de 20 de junio de 2019.

II. LAS PARTES

Son partes interesadas en el procedimiento las siguientes:

A. DENUNCIANTE:

La extinta Consejería de Educación y Universidades, actualmente denominada Consejería de Educación, Juventud y Deportes, de la Región de Murcia, con domicilio en la ciudad de Murcia, como órgano de contratación que tramita el procedimiento de licitación afectado por las conductas analizadas.

Además, se considera interesada en el procedimiento a la empresa AUTOCARES ALMAGRO, S.L., con domicilio en Almansa (Albacete), por ser la empresa que comunicó al órgano de contratación la posible práctica contraria a la competencia.

B. EMPRESAS INCOADAS EN EL ACUERDO DEL SRDC DE 7 DE JULIO DE 2017:

1. ALFONSO SÁEZ LÓPEZ (particular), con domicilio en La Paca, pedanía de Lorca (Murcia).
2. ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L., con domicilio en Lorca (Murcia).
3. ANTONIO NOVA ORZAEZ, con domicilio en Yeste (Albacete).
4. AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S.L., con domicilio en Abarán (Murcia).
5. AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L., con domicilio en Letur (Alicante).
6. AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., con domicilio en Lorca (Murcia).
7. AUTOCARES KLEIN, S. L., con domicilio en Casillas (Murcia).
8. AUTOCARES JOSE MARTÍNEZ GARCÍA, S.L., con domicilio en Archena (Murcia).
9. AUTOCARES LÓPEZ FERNANDEZ, S. L. (**2º solicitante de clemencia**), con domicilio en Caravaca de la Cruz (Murcia).
10. AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S. L., con domicilio en Cúllar (Granada).
11. AUTOCARES PELOTÓN, S. L., con domicilio en Fuente Álamo (Alicante).
12. AUTOCARES RAVIGO, S. L., con domicilio en Barcelona.
13. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S. L., con domicilio en Alicante.
14. EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S. L., con domicilio en Carcaixent (Valencia).
15. FIRST CLASS BUS, S. L., con domicilio en Lorca (Murcia).
16. PREMIER BUS, S. L., con domicilio en Benidorm (Alicante).

17. TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S. A. (**primer solicitante de clemencia**), con domicilio en Murcia.

C. EMPRESAS A LAS QUE SE AMPLÍA LA INCOACIÓN MEDIANTE EL ACUERDO DEL SRDC DE 10 DE JULIO DE 2018:

18. AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A., con domicilio en Cartagena (Murcia).

19. AUTOCARES ÁGUILAS, S.L., con domicilio en Águilas (Murcia).

20. AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L., con domicilio en Cartagena (Murcia).

21. AUTOCARES ESPUÑA, S.L., con domicilio en Aledo (Murcia).

22. AUTOCARES GOMEZ, S.A., con domicilio en Lorca (Murcia).

23. AUTOCARES HELLIN, S.A., con domicilio en Archena (Murcia).

24. AUTOCARES IBEROÇAR, S.A., con domicilio en Nonduermas (Murcia).

25. AUTOCARES MEROÑO, S.A., con domicilio en Cartagena (Murcia).

26. AUTOCARES PATERNA, S.L. (**tercer solicitante de clemencia**), con domicilio en El Algar (Murcia).

27. AUTOCARES RÍOS, S.A., con domicilio en Espinardo (Murcia).

28. AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L., con domicilio en Pozo Estrecho (Murcia).

29. BUS RÍOS, S.L., con domicilio en Alcantarilla (Murcia).

30. BUSMAR, S.L., con domicilio en Murcia.

31. LINEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L., con domicilio en El Palmar (Murcia).

32. LINEAS Y AUTOCARES, S.A., con domicilio en Jumilla (Murcia).

33. MARCOS HIDALGO CANO, S.L., con domicilio en Caravaca de la Cruz (Murcia).

34. TRANSALHAMA, S.L., con domicilio en Alhama de Murcia (Murcia).

35. TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L., con domicilio en Murcia.

36. TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A., con domicilio en Cartagena (Murcia).

D. ASOCIACIONES INCOADAS:

37. Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA), con domicilio en Madrid³.

38. Asociación Regional de Empresarios de Transportes de Viajeros de Murcia (FENEBUS-MURCIA), con domicilio en Murcia.

39. Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (FROET), con domicilio en San Ginés (Murcia).

³ Como se ha indicado, la asociación ANETRA fue la imputada por unos hechos que ha realizado AESDVM-ANETRA junto con otras dos asociaciones.

III. ANÁLISIS DEL MERCADO AFECTADO

Las conductas objeto de la presente resolución se desarrollan en el sector del transporte público regular de uso especial, en particular en el mercado de servicios de transporte escolar, prestado a centros públicos y sujetos a licitación pública convocada por la Consejería competente en materia de Educación de la Región de Murcia.

1. Marco normativo

Al abordar el marco normativo que ha de considerarse para analizar el mercado descrito, se debe distinguir, por un lado, las normas que rigen para el sector del transporte de viajeros por carretera y, por otro, las normas aplicables a las licitaciones públicas del servicio de transporte escolar en los centros públicos en la Región de Murcia.

En primer lugar, respecto a la normativa del sector del transporte de viajeros por carretera, se trata de una actividad de interés público que, dadas sus características, es regulada a fin de garantizar el servicio y las condiciones de seguridad. Así, el Reglamento 1998/11/CE, de 11 de diciembre, que modifica el Reglamento (CEE) 684/92, establece normas comunes para los transportes internacionales de viajeros con autocares y autobuses, y el artículo 2 del Reglamento 2007/1370/CE, de 23 de octubre, de Servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera⁴, que se aplica a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros medios ferroviarios y por carretera (exceptuándose los destinados a explotación turística o de interés histórico), se refiere al transporte público de viajeros como “*servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua*”.

Y según el artículo 3:

“Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.”

En España, el transporte terrestre se regula por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (**LOTT**), y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (**ROTT**), completada por la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se

⁴ Publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea de 3 de diciembre de 2007, L315/14.

establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.

De acuerdo con este marco normativo, los transportes terrestres por carretera se clasifican, por razón de su objeto, en transporte de viajeros y sus equipajes en vehículos acondicionados a tal fin, y de mercancías; y según su naturaleza, en públicos y privados, de modo que son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena a cambio de una retribución económica y son transportes privados aquéllos que se llevan a cabo por cuenta propia para satisfacer necesidades particulares, o como complemento a otra actividad realizada por una empresa o establecimiento del mismo sujeto.

Por razones de interés público y seguridad vial, la prestación del transporte público de viajeros por carretera está sujeto a autorización administrativa, estableciendo el artículo 22 de la LOTT que es necesario obtener previamente una licencia o autorización de transporte público que habilite para la realización de esta clase de transporte.

Respecto del transporte público de viajeros por carretera, de acuerdo con el artículo 64 de la LOTT, se distingue entre:

- a) El transporte regular, que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados (líneas regulares de autobuses), y
- b) El transporte discrecional, que se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Según el artículo 67 de la LOTT, teniendo en cuenta su utilización, el transporte público regular de viajeros puede ser:

- De uso general, dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado (líneas regulares de autobús sujetas, por lo general, a concesión pública). El artículo 71 de la LOTT establece que los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración Pública. Como regla general, la prestación de los mencionados servicios de uso general se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión de servicio público. En todo caso, el adjudicatario deberá ser titular de la autorización de transporte público de viajeros, regulada en el artículo 42 de la LOTT.
- De uso especial, destinado a servir a un grupo específico de usuarios, como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos similares y que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 89 de la LOTT, únicamente podrán prestarse cuando se

cuenta además con una autorización especial que habilite para ello, otorgada por la Administración.

Dicha autorización especial sólo podrá ser otorgada a una persona, física o jurídica, que previamente sea titular de la de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42 de la LOTT. Las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial se otorgan por el plazo a que se refiera el contrato con los usuarios, sin perjuicio de que la Administración pueda exigir su visado con una determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento (art. 89.1 LOTT).

En el caso del transporte escolar a centros públicos se aplican también las normas de transporte terrestre y seguridad vial y los titulares de los vehículos que lo realizan deben tener la autorización de transporte público regular de uso especial para escolares y cumplir las características técnicas recogidas en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

De acuerdo con el artículo 148.1.5ª de la Constitución y la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable, la competencia en materia de transporte terrestre fue traspasada a las Comunidades Autónomas. Así, la normativa estatal que regula el servicio público de transporte escolar atribuye a las Administraciones educativas la competencia para contratar dicho servicio, con el fin de garantizar el acceso a la enseñanza primaria y secundaria obligatoria, que será gratuito para los alumnos que deban ser escolarizados en centros públicos ubicados en una localidad distinta a la del domicilio familiar (artículo 110 de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación). Para garantizar dicha prestación, se dota a las Administraciones Públicas de competencias para convocar licitaciones para su cobertura, que se regirán por las normas de contratación pública, por las normas específicas de educación para el transporte de escolares, vinculadas a su condición de servicio público y a la obligación de las Administraciones Públicas de velar por su prestación. A tal fin se produjo el traspaso de competencias a las Comunidades Autónomas en materia de contratación pública, transporte terrestre y educación.

En cuanto a la normativa aplicable a las licitaciones públicas del servicio de transporte escolar en los centros públicos en la Región de Murcia, además de la normativa general de contratación pública⁵, deben señalarse las siguientes:

⁵ Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (norma actualmente derogada por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo

- a) Real Decreto 938/1999, de 4 de junio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de enseñanza no universitaria.
- b) Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.
- c) Orden de la Consejería de Educación y Cultura de 3 de junio de 2002, por la que se regula la organización, el funcionamiento y la gestión del servicio de transporte escolar⁶.

2. Caracterización del mercado

A. Mercado de producto

De conformidad con el apartado 7 de la Comunicación de la Comisión Europea sobre la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa europea en materia de competencia⁷, el mercado de producto de referencia comprende la totalidad de los productos y servicios que los consumidores consideren intercambiables en razón de sus características, su precio o el uso que prevean hacer de ellos.

Así, el mercado afectado por razón de producto, servicio o actividad es el constituido por los servicios profesionales de transporte de viajeros por carretera prestado a los centros escolares mediante autobuses y autocares, incluido en la clasificación NACE, sección H, clase 4931 “Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros”. En particular, atendiendo a la clasificación establecida por la normativa vigente y reproducida en anteriores resoluciones de la CNMC⁸, el mercado de producto afectado por las conductas analizadas en este expediente es el del servicio de transporte público regular de uso especial, en

2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, pero aplicable al periodo en que se produjeron las licitaciones objeto del presente expediente); Reglamento general de la Ley de contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, y Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público .

⁶ Publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia –BORM- número 142, de 21 de junio de 2002.

⁷ COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa de la Unión Europea en materia de competencia (97/C 372/03), publicada en el Diario Oficial nº C372 de 09/12/1997

⁸ Expediente S/DC/0512/14 TRANSPORTE BALEAR DE VIAJEROS.

concreto, escolar, prestado a centros públicos y sujetos a licitación pública convocada por la Consejería de Educación.

a. Descripción del mercado de transporte escolar desde el punto de vista de la demanda

Respecto a la demanda de este mercado, en el año 2017, un total de 18.500 alumnos utilizaban diariamente el transporte escolar en la Región de Murcia, que comprende 402 rutas, las cuales recorren más de 6.000 kilómetros diarios. El servicio es gratuito para todos los alumnos de enseñanzas obligatorias; incluye personal que acompaña a los alumnos de educación infantil y primaria durante el trayecto, así como ayudas individualizadas para los alumnos que tienen derecho a transporte escolar pero viven en zonas en las que no hay ruta, cuando su vivienda se encuentra a más de tres kilómetros del centro escolar.

b. Descripción del mercado de transporte escolar desde el punto de vista de la oferta

Por el lado de la oferta, conviene señalar que la Consejería de Educación, como encargada de garantizar el servicio público de transporte escolar, ha realizado una inversión de 15,7 millones de euros durante el curso 2017-2018.

Asimismo, según las estadísticas del Ministerio de Fomento⁹, existen 93 empresas autorizadas para prestar el servicio público de transporte de viajeros en autobús en la Región de Murcia, lo que supone un 2,8% sobre el total de 3.323 empresas que están autorizadas a nivel nacional para el mismo servicio público. En términos de flota de autobuses, el número de vehículos autorizados para este servicio público en la Región de Murcia, a la misma fecha, asciende a 1.328, frente a un total de 42.949 autorizados a nivel nacional. Esto implica una media de 14,28 autobuses autorizados por empresa, muy superior a la media nacional (12,92) y de hecho solo superada por cuatro Comunidades Autónomas (Baleares, Madrid, La Rioja y Aragón), lo que es indicativo de un tamaño empresarial mayor que la media estatal.

En particular, la licitación de la Consejería de Educación para la prestación del servicio de 41 rutas de transporte escolar en el ámbito de la Región de Murcia para los cursos académicos 2016-2017 y 2017-2018 (**el Contrato**), contrato que motivó la denuncia inicial de esa Consejería y dio lugar a la apertura del presente expediente, contaba con un presupuesto de 2.986.555,76 euros, IVA incluido, correspondiente a dos anualidades.

⁹ Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Oferta y demanda. Enero de 2018: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/1E8D3DCF-11C2-4B2F-8AA5-9FEAE9E00085/147597/ObservatorioViajerosOfertademandaenero2018.pdf>

Por otra parte, la cifra de negocios a nivel nacional relativa a transporte escolar, según los últimos datos disponibles del Instituto Nacional de Estadística (“INEbase” *online*) para el año 2015, se elevaba a 850,9 millones de euros.

Finalmente, en cuanto al volumen de facturación de las empresas en el mercado del transporte escolar a nivel regional, según los datos recabados en la instrucción del presente expediente, el mismo ha superado los 8,5 millones de euros en el año 2017.

B. Mercado geográfico

El mercado geográfico afectado por las conductas objeto de investigación comprende el conjunto de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dado que coincide con el ámbito de la licitación pública del servicio de transporte escolar para la que es competente la citada Consejería de Educación.

IV. HECHOS ACREDITADOS

1. Introducción

Los hechos acreditados en el presente expediente relativos a las prácticas investigadas que se exponen a continuación tienen su origen en la información aportada junto con la denuncia de la Consejería de Educación (folios 1 a 106), en las informaciones facilitadas por TRAPEMUSA en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 2.416 a 2.564), por AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. en la segunda solicitud de clemencia (folios 2.952 a 2.975) y por AUTOCARES PATERNA, S.L. en la tercera solicitud de clemencia (folios 2.979 a 2.995), así como en la información y documentos aportados en las contestaciones a los requerimientos de información efectuados a las empresas incoadas durante la fase de instrucción.

En el apartado IV del PCH1 (folios 1.550 a 1.575), el SRDC expone los hechos que considera acreditados respecto a las conductas desarrolladas por las 17 empresas imputadas en torno a los diferentes lotes en el expediente de contratación del servicio de transporte escolar de 41 rutas de la Consejería de Educación para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, que dio lugar al contrato SG/CA/14/2016.

En el apartado V del PCH2 (folios 3.649 a 3.689), el SRDC expone los hechos que considera acreditados respecto a las conductas desarrolladas por las 19 empresas y las 3 asociaciones de empresas imputadas con origen en el convenio de 8 de julio de 2009.

2. Existencia de un acuerdo de larga duración

- (1) El 8 de julio de 2009 se firmó el denominado “Convenio regulador de los servicios de transporte público de viajeros regular de uso especial con origen y destino en centros educativos de la Región de Murcia, entre las

empresas pertenecientes a la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la provincia de Murcia (AESDVM-ANETRA) y a FENEBUS-MURCIA” (folios 2.433 a 2.439).

Este convenio refleja, en sus antecedentes y motivación, que las mismas empresas habían pactado, a través de sus respectivas asociaciones, dieciséis años atrás, una serie de condiciones para garantizar la carga de trabajo que tenían las empresas participantes en el acuerdo. Además, tal y como indican los solicitantes de clemencia, las conductas anticompetitivas habrían comenzado en 1992, de modo que en 2006 las empresas de las citadas asociaciones procedieron a adaptar el acuerdo anterior a la realidad del momento. Posteriormente en 2009, y de cara al curso escolar 2009-2010, consideraron conveniente modificar algunos de los puntos del acuerdo para que cualquier empresa de estas asociaciones que pudiera estar interesada tuviera la posibilidad de concurrir a este tipo de transporte de forma agrupada a través del citado convenio.

En la primera solicitud de clemencia, TRAPEMUSA aporta el Convenio y explica que su aplicación se materializaba en preparar la solicitud que debería realizarse en el correspondiente concurso público para su contratación. Dicha solicitud se realizó, declara TRAPEMUSA, *“conforme al Convenio, de común acuerdo entre las empresas de forma que cada empresa optó a las líneas que le interesaban, cediendo las que no le interesaban para su reparto entre las empresas del cártel”* (folio 2.423).

- (2) En el apartado segundo del convenio de 2009 (“Contratos”) se estableció que los contratos del curso escolar anterior (2008-2009) serían respetados por las empresas signatarias en el curso siguiente (2009-2010) y sucesivos, subrayando su carácter indefinido.
- (3) En el apartado quinto del convenio de 2009 (“Comisión y funciones”) se preveía la creación de una comisión paritaria de representantes de AESDVM-ANETRA y de FENEBUS-MURCIA, que tenía como secretario al secretario general de FROET o persona que este designara. Sus funciones consistían en resolver sobre la forma de acceso a la contratación de las empresas firmantes, interpretar el convenio, resolver los conflictos que pudieran suscitarse en su aplicación y ejercer la actividad disciplinaria sobre las empresas que no lo respetasen.

Según las actas que TRAPEMUSA ha acompañado a su solicitud de clemencia, los miembros de la comisión de seguimiento serían las siguientes personas:

- Por ANETRA, D. José Belmonte García, D. Pedro Gómez García, D. Juan José Ríos García y D. Juan Jesús Martínez Sánchez García.

- Por FENEBUS MURCIA, D. Ángel Jiménez Pérez, D. Francisco García Martínez, D. Antonio Sánchez Hernández y D. Antonio Fernando Torres Borrego.
 - Interviniendo como Secretario, en representación de FROET, D. Francisco Javier Gómez Garre.
- (4) Igualmente ha quedado acreditado mediante correos electrónicos (folios 2.535 a 2.542) el funcionamiento efectivo de la comisión de seguimiento, formada por representantes de AESDVM-ANETRA, FENEBUS-MURCIA y FROET, así como el papel fundamental de FROET en la coordinación de comportamientos y el reparto de rutas, organizando numerosas reuniones y celebrando asambleas conjuntas de la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la provincia de Murcia y FENEBUS-MURCIA en la propia sede de FROET.

De hecho, han quedado acreditadas las reuniones que celebraba la comisión de seguimiento del Convenio de 2009, en las que participaban miembros de las asociaciones incoadas (folios 2.440 a 2.446).

Asimismo, en el seno de esta comisión de seguimiento se han promovido reuniones como la de la junta general ordinaria de FENEBUS-MURCIA, de fecha 17 de febrero de 2009, cuyo orden del día señalaba lo siguiente (folios 2.544 a 2.547):

“9.- Concurso de transporte escolar. Posibles acuerdos entre asociaciones.

D. Ángel Jiménez informa que hay convocada una reunión el próximo día 25 en la que se informará del nuevo pliego de condiciones a aplicar en el próximo curso. Las dos asociaciones han alcanzado el acuerdo de presentar un escrito en el que se adapte el pliego de condiciones a las circunstancias de nuestras empresas. El objetivo es que las líneas las sigan explotando las mismas empresas que lo hacen en la actualidad.

D. José Sánchez Martínez toma la palabra manifestando que las líneas de débil tráfico se podrían compensar con la realización de transporte escolar, pues sus características permiten aprovechar sus recursos con tal fin. D. Ángel Jiménez responde que existe un acuerdo entre Asociaciones por escrito, con el que se pretende que las empresas mantengan sus líneas y se compensen las posibles pérdidas conforme a lo estipulado.”

Por otro lado, queda también acreditado que FROET ha actuado como nexo de unión entre todas las empresas de la Región de Murcia. Así,

FROET coordinó y supervisó la distribución de las compensaciones de rutas entre las empresas a través de correos electrónicos, como el de 26 de septiembre de 2011, en el que difundía unas tablas que reflejaban las rutas compensadas, suprimidas, adjudicadas “sin más” y permutadas junto con una relación de las rutas por compensar y cedidas que correspondían a cada una de las empresas (folios 2.963 a 2.975).

El papel de FROET como nexo entre las empresas también ha quedado acreditado en un correo de 21 de agosto de 2012, en el que ordena a las empresas que se abstengan de responder a las ofertas que ha enviado la Consejería de Educación hasta que la comisión de seguimiento se ponga en contacto con cada una de ellas (folio 2.536) y en otro correo de 4 de enero de 2013 en el que comunica a las empresas que no indiquen a la Consejería las rutas que harán hasta que se solucionen las dudas (folios 2.541 y 2.542).

Asimismo, FROET envió el 7 de mayo de 2018 un correo a las empresas ordenándoles no aceptar las prórrogas del Contrato licitado en 2016, que lo extenderían al curso 2018-2019 (folio 2.563 y contestación al correo en folios 2.558 a 2.562). En este correo, FROET indica que se enviará un borrador de contestación que cada empresa deberá rellenar con sus datos y presentar ante la Consejería, acompañado de un escrito de FROET.

En relación con lo anterior, FROET ya venía desempeñando este papel con anterioridad a 2009, pues, tal y como ha quedado acreditado en correos de 2007, coordinaba también las posiciones de las empresas respecto a la presentación de prórrogas a los contratos ante la Consejería de Educación (folios 2.959 a 2.962), poniendo a disposición de aquellas un escrito modelo de solicitud de prórroga para que cada una lo rellenase con sus datos identificativos, lo firmara y sellara y lo entregase en FROET, indicando expresamente que no debía llevarlo a la Consejería de Educación.

- (5) El apartado séptimo del convenio de 2009 (“Compensación por rutas o contratos perdidos y participación de nuevas empresas”) recogía las formas de compensación por pérdidas de contratos o desaparición de rutas y la existencia de turnos y sorteos, llegando a establecer prohibiciones de presentación de ofertas con la finalidad de que se siguieran manteniendo los acuerdos incluidos en el convenio y fijando que la presentación de ofertas ante la Consejería de Educación se realizara de forma conjunta a través de la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la provincia de Murcia (AESDVM-ANETRA) y FENEBUS-MURCIA.

A continuación, se expone el apartado séptimo íntegramente, donde quedan acreditados los compromisos acordados por las empresas

participantes en el convenio de cara a las licitaciones en el sector del transporte escolar (el subrayado es de esta Sala):

“SÉPTIMO: COMPENSACIÓN POR RUTAS O CONTRATOS PERDIDOS Y PARTICIPACIÓN DE NUEVAS EMPRESAS.

1. *Las empresas que vinieran prestando servicios amparados por un contrato donde se trasladaran dos grupos de alumnos de diferentes enseñanzas, o a diferentes centros, así como los contratos que se estén realizando y se desdoblaran para el siguiente curso, sea por exceso de alumnos o por acortamiento del tiempo de permanencia de los alumnos en el transporte, conservarán tanto la ruta originaria como la resultante del desdoblamiento, consumiendo dicha empresa cualquier turno que le pudiera corresponder por el sorteo de nuevas rutas hasta su compensación. A este efecto se inscribirá en un registro habilitado para ello.*
2. *Los nuevos contratos de la Consejería de Educación que se produzcan anualmente como consecuencia de la creación de nuevos centros escolares o rutas en un mismo centro, que no estén contempladas en el punto anterior, se adjudicarán en primer lugar, entre aquellas empresas que, al inicio del curso anterior al actual, no se les hubiesen podido compensar las pérdidas de contratos, por desaparición de alguna ruta, respecto a las que venían realizando.*
3. *En segundo lugar, a las empresas que hayan perdido alguna ruta de las que venían realizando en el curso escolar acabado.*
4. *En tercer lugar, a las empresas que no ejercieron su derecho a compensación al inicio del curso anterior al actual.*
5. *Si en el segundo año desde la pérdida del contrato no se generan nuevos contratos o bien los nuevos no son del interés de la empresa, ésta perderá el derecho de compensación.*
6. *Los contratos se adjudicarán por la Comisión procurando la mayor proximidad a su centro de trabajo. En el caso de no existir acuerdo en esa forma de adjudicación, se procederá asignándole a cada empresa un número de orden para elegir de acuerdo con el número de los contratos perdidos, en el orden de menor a mayor según numeración establecida por la Consejería, eligiendo por este orden por el que tenga derecho a ello.*
7. *Una vez compensados los contratos perdidos, el resto de los nuevos contratos se asignarán por sorteo, de acuerdo con el criterio de asignar a cada empresa para participar en el sorteo de un número por tal consideración de empresa y otro u otros por cada una de las rutas de las que sea adjudicataria.*

8. *Con el fin de que las empresas de la región afiliadas a las asociaciones, firmantes de este convenio, que en la actualidad no son adjudicatarias de contratos de la Consejería de Educación, Formación y Empleo y que disponen a fecha de 30 de junio de 2009 de vehículos aptos para realizar este tipo de transporte y atendiendo al interés mostrado por algunas de ellas, las empresas que durante el pasado curso escolar 2008/2009, venían realizando la totalidad de las rutas de la Consejería de Educación, y en aras a que se sigan manteniendo los acuerdos a los que se refiere el presente convenio, no presentarán oferta a un número determinado de rutas para posibilitar el acceso a éstas por aquellas otras empresas, que hasta la fecha no realizan ninguna ruta a la Consejería de Educación por sí mismas o por alguna empresa de su grupo. La presentación de estas ofertas se realizarán conjuntamente a través de las asociaciones promotoras de este acuerdo, ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE SERVICIO DISCRECIONAL DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA DE MURCIA Y FENEBUS-MURCIA.*
9. *Los contratos a los que no se presentaran las empresas que los han venido realizando durante el pasado curso se distribuirán según el siguiente baremo, siempre que tanto las empresas como vehículos aportados cumplan las condiciones técnicas y administrativas exigidas por la Consejería de Educación, Formación y Empleo para optar al concurso del transporte escolar publicado por ésta:*
- *Un opción de contrato si se dispone de 2 a 11 vehículos.*
 - *Dos opciones de contrato si se dispone de 12 a 16 vehículos.*
 - *Tres opciones de contrato si se dispone de 17 a 21 vehículos.*
 - *Cuatro opciones de contrato si se dispone de 22 a 25 vehículos.*
 - *Cinco opciones de contrato si se dispone de 26 a 30 vehículos.*
 - *Seis opciones de contrato si se dispone de 31 vehículos en adelante.*
 - *Y una opción adicional por empresa siempre que ésta disponga de una media de edad inferior a cuatro años, con un mínimo de 4 vehículos.*
10. *A las empresas interesadas y que reúnan los requisitos, se les dará a conocer en el momento de la firma de aceptación del presente convenio las rutas disponibles y su posible asignación, con el fin de que muestren su conformidad o no y en este último caso los contratos no aceptados serán retomados por las empresas que los venían realizando.*
11. *Los contratos a los que han dejado de concursar las empresas que habían sido titulares de ellos en el anterior curso, se consideran como pérdida de una ruta, a efectos de la compensación establecida en el apartado séptimo, siendo estas pérdidas prioritarias con respecto a los demás motivos establecidos en dicho apartado, sin que haya para éstos fecha de caducidad.*

- 12. Las empresas firmantes de este acuerdo se comprometen a no presentar por sí mismas o a través de empresas vinculadas con ellas por cualquier circunstancia o situación, ofertas para ser adjudicatarias de los transportes objeto del presente convenio.*
- 13. Las empresas que en este concurso pudieran verse afectadas por la pérdida de alguno de sus contratos, a los que hubieran concursado y adjudicados a empresas ajenas a este acuerdo serían compensadas de igual forma que aquellas a las que se hace referencia en el anterior punto once.*
- 14. De todos los movimientos y adjudicaciones quedará constancia firmada por la comisión.”*
- (6) En el apartado octavo del convenio de 2009 (“Permuta de rutas”) se permite expresamente a las empresas firmantes permutar entre ellas las rutas que en principio tengan asignadas, obligándose a comunicarlo por escrito a la comisión de seguimiento con anterioridad a la iniciación del proceso de formalización de la documentación en el proceso de licitación correspondiente.
- (7) El apartado undécimo del convenio de 2009 (“Centros privados”) indica que, si bien la contratación con centros privados se realizará por iniciativa individual de las empresas firmantes, éstas estarán obligadas a respetarse mutuamente los contratos que vinieran realizando.
- (8) Las firmas de representantes sobre el ejemplar del convenio de 2009 (folios 2.433 a 2.439) prueban la participación en el mismo de las siguientes asociaciones y empresas:
- Por parte de FENEBUS-MURCIA:
 - TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.
 - LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A.
 - AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.,
 - BUSMAR, S.L
 - TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.
 - TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A
 - AUTOCARES ESPUÑA, S.L.
 - AUTOCARES PATERNA, S.L.,
 - LÍNEAS REGULARES DEL SURESTE, S.L
 - AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.
 - AUTOCARES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.,
 - Por parte de AESDVM-ANETRA:
 - AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.
 - AUTOCARES RÍOS, S.A.

- AUTOCARES MEROÑO, S.A.
- AUTOCARES IBEROCAR, S.A.
- TRANSALHAMA, S.L.
- AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L.
- AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.
- BUS RÍOS, S.L.,
- AUTOCARES GÓMEZ, S.A.
- AUTOCARES HELLÍN, S.A.

Las empresas anteriores coinciden con aquellas que TRAPEMUSA, en su declaración de clemencia, menciona como participantes en la infracción junto con las asociaciones FENEBUS-MURCIA, ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE SERVICIO DISCRECIONAL DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA DE MURCIA (ANETRA) y FROET.

Posteriormente, el tercer solicitante de clemencia, AUTOCARES PATERNA, S.L. en su declaración señala que las empresas que tenían un papel más relevante en las decisiones y negociaciones del reparto de las rutas escolares eran:

- AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L., empresa vinculada con AUTOCARES HELLÍN, S.A. y AUTOCARES MELLIZO.
- AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.
- TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. y BUSMAR, S.L., ambas del grupo LATBUS.
- AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.
- AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.
- AUTOCARES RÍOS, S.A.
- AUTOCARES IBEROCAR, S.A.

Asimismo, AUTOCARES PATERNA, S.L. declara que las empresas TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. y LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. participaban con menos intensidad porque estaban centrados más en el negocio de transporte regular de viajeros que en transporte escolar.

- (9) Las entidades AUTOCARES VIDAL-CARTAGENA, S.A. y MARCOS HIDALGO CANO, S.L., no firmantes del Convenio de 2009, participaron en el reparto de las rutas (compensación por cesión de rutas y sorteo de rutas), como prueba el acta de la comisión de seguimiento del Concurso del Transporte Escolar de la Región de Murcia, de fecha 21 de julio de 2009 (folios 2.441 y 2.442), cuyo orden del día era el siguiente:

- “1º.- Relación definitiva de las rutas de transporte escolar que se han cedido y asignación a los transportistas que van a acudir al concurso.
2º.- Adjudicación de las nuevas rutas de transporte escolar que han salido a concurso.
3º.- Ruegos y preguntas.”*

Asimismo, respecto a las citadas sociedades se indica lo siguiente:

“SEGUNDO

Se compensa la ruta 30008901-A – nueva - (IES. Sierra Menera – Los Nietos - Unión), a la empresa Autocares Vidal, por la cesión de su ruta 30001977- A (CP. Santa María del Buen Aire – Lo Recover – La Puebla).

[...]

CUARTO

La ruta 02005177-A (IES. Socovos – Benizar – Socovos), quedó sin asignar en las compensaciones, por lo que tras una serie de propuestas se procedió a sortear entre las empresas interesadas en realizarla, que fueron: Autocares Meroño, Autocares Sánchez Ortuño, Autocares Gómez, Marcos Hidalgo Cano y Líneas y Autocares, S.A. El resultado del mismo fue el siguiente: Primero.- Autocares Gómez; segundo.- Autocares Meroño; tercero.- Marcos Hidalgo Cano. Posteriormente las empresas Autocares Gómez y Autocares Meroño declinaron su oferta de realizarla, por lo que concursará definitivamente la empresa Marcos Hidalgo Cano.”

La participación de estas entidades se confirmó en la resolución de la adjudicación definitiva de las rutas del servicio de transporte escolar para los tres cursos del período 2009-2012, publicada en el BORM de 18 de enero de 2010.

- (10) La participación de AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. en el acuerdo llevado a cabo con motivo del Convenio de 2009, aunque la misma no sea firmante del mismo, queda demostrada no solo por las declaraciones de uno de los solicitantes de clemencia, AUTOCARES PATERNA, S.L., que la vincula directamente con la empresa AUTOCARES GÓMEZ, S.A., que sí tuvo un papel relevante en el reparto de rutas desde esos años, sino también porque figura en la relación de empresas entregada por el segundo de los solicitantes de clemencia, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., en su hoja Excel con los datos de las empresas, donde agrupa a AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. con AUTOCARES GÓMEZ, S.A.
- (11) El acta de la comisión de seguimiento celebrada el 21 de julio de 2009, aportada por TRAPEMUSA, refleja el listado de las líneas que se han cedido y de las empresas que acudirán al concurso, así como las compensaciones realizadas entre las empresas en contraprestación por las cesiones (folios 2.441 y 2.442).

Posteriormente, el acta de la reunión de la comisión de seguimiento celebrada el 12 de septiembre de 2009, también aportada por TRAPEMUSA en su solicitud de clemencia, muestra el resultado final de las líneas cedidas y las empresas que han acudido al concurso de 2009, junto con las líneas que se han perdido por las adjudicaciones hechas por la Consejería de Educación a otras empresas que se situaban fuera del acuerdo de 2009 (folios 2.443 y 2.444).

- (12) En la licitación de 2009 se adjudicaron, mediante Orden de la Consejería de Educación, de 10 de septiembre de 2009, 422 rutas escolares para los cursos 2009-2010, 2010-2011 y 2011-2012, observándose que las empresas firmantes del convenio copan la práctica totalidad de las líneas (folios 2.447 a 2.469).

La cláusula 5.2 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rigen el contrato de 2009 establece que *“cada contrato podrá ser prorrogado hasta cinco veces por periodos de tres cursos escolares en cada prórroga, de acuerdo con lo establecido en el artículo 254.b) de la LCSP”*.

- (13) Tras haber invitado a las distintas empresas a que manifiesten por escrito su voluntad de prorrogar los contratos que se les adjudicaron en el año 2009, la Consejería de Educación, mediante Orden de 22 de junio de 2012, autorizó la prórroga, para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015, de 337 contratos de transporte escolar de los 422 (folios 2.470 a 2.500).

Entre las empresas con rutas prorrogadas se encuentran las siguientes entidades imputadas:

- ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. (folio 2.475)
- AUTOCARES PELOTÓN, S.L. (folio 2.486)
- AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L. (folio 2.484)
- PREMIER BUS, S.L. (folio 2.493)
- AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A. (folio 2.477)
- AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. (folio 2.477)
- AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. (2.477)
- AUTOCARES ESPUÑA, S.L. (folio 2.479)
- AUTOCARES IBEROCAR, S.A. (folio 2.481)
- AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.477)
- AUTOCARES RÍOS, S.A. (folio 2.493)
- AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L. (folio 2.485)
- BUS RÍOS, S.L. (folio 2.488)
- MARCOS HIDALGO CANO, S.L. (folio 2.492)
- TRANSALHAMA, S.L. (folio 2.497)

- TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. (folio 2.497)
 - AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. (folio 2.477)
 - AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. (folio 2.483)
- (14) Con fecha 31 de julio de 2014, Antonio Torres, uno de los miembros de la comisión de seguimiento del convenio de 2009, envió un correo electrónico a varios destinatarios, entre los que se encuentran Antonio Abellán Tapia, representante de AUTOCARES IBEROCAR, S.A. y Juan Gómez, representante de AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, en el que informa de lo siguiente:

“Con el fin de no dejar pasar más tiempo, he repartido las llamadas que creo que hay que hacer para enterarnos de las invitaciones al transporte escolar. Por favor, dadle un repaso y comprobad que nos digan las empresas las rutas a los que les han invitado. Si falta alguna se añade, o, si por el contrario, alguien no se lleva con los que le he puesto, que lo comunique y llama otro.

Necesitamos saber el número de ruta y centro al que han sido invitados.”

En el mismo correo, solicita a Antonio Abellán que acuda a la Consejería y se informe de cómo obtener los modelos y forma en que debe hacerse la presentación del concurso.

- (15) Mediante Orden de la Consejería de Educación de 19 de junio de 2015, se autorizó la prórroga, para los cursos 2014-2015, 2015-2016 y 2016-2017, de 354 contratos de transporte escolar de los 422 que fueron adjudicados por Orden de 10 de septiembre de 2009 (folios 2.501 a 2.530).

Entre las empresas con rutas prorrogadas se encuentran las siguientes entidades imputadas:

- ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. (folio 2.504)
- AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L. (folio 2.506)
- AUTOCARES KLEIN, S.L. (folio 2.512)
- AUTOCARES PELOTÓN, S.L. (folio 2.516)
- PREMIER BUS, S.L. (folio 2.522)
- AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A. (folio 2.506)
- AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. (folio 2.507)
- AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. (folios 2.508 y 2.509)
- AUTOCARES ESPUÑA, S.L. (folio 2.510)
- AUTOCARES IBEROCAR, S.A. (folio 2.511)
- AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.514)

- AUTOCARES RÍOS, S.A. (folio 2.552)
- BUS RÍOS, S.L. (folio 2.517)
- LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.) (folio 2.519)
- MARCOS HIDALGO CANO, S.L. (folio 2.521)
- TRANSALHAMA, S.L. (folio 2.526)
- TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. (folio 2.527)
- AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. (folios 2.512 y 2.527)
- AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. (folio 2.513)
- TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A. (folio 2.526)

3. Existencia de un acuerdo en la licitación del periodo 2016-2018

- (16) En el marco del expediente de contratación del servicio de transporte escolar de 41 rutas para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, por procedimiento abierto, con referencia del contrato SG/CA/14/2016, la Mesa de contratación, en sesión de fecha 3 de noviembre de 2016, propuso la adjudicación inicial a favor de las siguientes empresas y por los siguientes importes totales (IVA incluido):

LOTE	IMPORTE	ADJUDICATARIA
Lote nº 1	45.793,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 2	51.766,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 3	64.653,20 euros	EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE
Lote nº 4	43.668,06 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOSALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 5	49.416,66 euros	AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L
Lote nº 6	45.793,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L
Lote nº 7	54.553,40 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOSALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 8	41.014,60 euros	TRAVELPYM, S.L.
Lote nº 9	63.855,83 euros	AUTOCARES MEROÑO, S.A.
Lote nº 10	52.642,04 euros	TRANSPORTE DE VIAJEROS PARCASUNA, S.L.
Lote nº 11	51.766,00 euros	AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.
Lote nº 12	47.784,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 13	45.764,04 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOSALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 14	61.721,00 euros	AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L.
Lote nº 15	51.766,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 16	47.385,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.

Lote nº 17	47.385,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 18	55.748,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 19	55.748,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 20	58.137,20 euros	SÁEZ LÓPEZ, ALFONSO.
Lote nº 21	47.385,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 22	63.313,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 23	63.313,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 24	47.385,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 25	57.957,81 euros	AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.
Lote nº 26	68.095,82 euros	ANTONIO NOVA ORZAEZ.
Lote nº 27	29.865,00 euros	TRAVELPYM, S.L.
Lote nº 28	32.652,40 euros	TRAVELPYM, S.L.
Lote nº 29	51.766,00 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 30	67.864,14 euros	AUTOCARES ALMAGRO, S.L.
Lote nº 31	61.721,00 euros	SÁEZ LÓPEZ, ALFONSO.
Lote nº 32	37.430,80 euros	TRAVELPYM, S.L.
Lote nº 33	59.730,00 euros	ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.
Lote nº 34	76.883,26 euros	TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.
Lote nº 35	51.766,00 euros	AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.
Lote nº 36	37.430,80 euros	TRAVELPYM, S.L.
Lote nº 37	43.644,44 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 38	47.385,80 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 39	39.820,00 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 40	39.820,00 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.
Lote nº 41	31.856,00 euros	U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.

- (17) De conformidad con lo dispuesto en los artículos 146.4 y 151.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre, mediante Orden de 9 de noviembre de 2016, la Consejería de Educación y Universidades requirió a las empresas citadas para la presentación de la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos de la personalidad y capacidad para contratar, de la solvencia técnica o profesional y de la solvencia económica, entre otra información necesaria para la adjudicación.

- (18) Respecto a la participación de AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. y AUTOCARES PELOTÓN, S.L., en el lote nº5, ha quedado acreditado:
- Que AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L., propuesta como adjudicataria del lote nº 5 , como oferta económicamente más ventajosa, por un importe total de 49.416,66 euros, y requerida por Orden de la Consejería de Educación y Universidades de fecha 9 de noviembre de 2016 para presentar la documentación correspondiente no lo hizo, según consta en la Orden de la Consejería de Educación y Universidades de 12 de diciembre de 2016 que consideró retirada la oferta.
 - Que mediante la Orden de la Consejería de Educación y Universidades de 20 de diciembre de 2016, se requiere la correspondiente documentación a AUTOCARES PELOTÓN, S.L., que resulta finalmente adjudicataria del lote nº 5, por un precio total de 55.748,00 euros, es decir, un precio superior en 6.331,34 euros (un 12,8%) al de la oferta inicialmente propuesta.

Además, en este caso existe una clara vinculación societaria, dado que comparten un mismo administrador solidario.

- (19) Respecto a la participación de AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.; U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.; y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. en los lotes nº 4, nº7, nº11, nº13, nº35 y nº37, ha quedado acreditado:
- En cuanto al lote nº 4, que la entidad ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. presentó el 24 de noviembre de 2016 un escrito por el que solicitaba que se tuviera por desistida de su oferta económica. Fue propuesta como adjudicataria del citado lote la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.; si bien, al no presentar en plazo la documentación requerida por el órgano de contratación, resultó finalmente adjudicataria la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., por un importe de 50.503,09 (55.553,40 euros, IVA incluido). Un precio que supone un sobrecoste para la Administración contratante de 11.885,34 euros (un 27,2%) respecto al importe de la oferta inicialmente más favorable.
 - El lote nº 7 fue adjudicado inicialmente a la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L., por un precio de 49.098,00 euros (54.553,40 euros, IVA incluido), aunque posteriormente se modificó un error en el importe total, pasando este a ser de 45.764,04 euros. No obstante, con fecha

22 de noviembre de 2016, la entidad adjudicataria retiró la oferta, de modo que el lote nº 7 fue finalmente adjudicado a la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., por un precio de 49.594,00 euros (54.553,40 euros, IVA incluido). Este precio supone un sobrecoste para la Administración regional de 8.789,36 euros (un 19,2%) respecto al precio de adjudicación inicial.

- En cuanto a los lotes nº11 y nº35, que la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. presentó dos escritos ante el órgano de contratación, con fecha 24 de noviembre de 2016: uno en el que exponía que, por motivos de reorganización de la empresa, suplicaba la aceptación de su renuncia al lote nº11, y un segundo escrito en igual sentido que el primero, referido al lote nº35. En consecuencia, la Consejería de Educación procedió a proponer los dos lotes al licitador siguiente, la empresa ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., resultando esta adjudicataria de ambos por un precio de 72.400,00 euros (79.640,00 euros, IVA incluido), en los dos casos. Por ello, la adjudicación final de los lotes nº11 y nº35 supone un sobrecoste en cada uno para la Administración contratante de 27.874,00 euros (55.748,00 euros, IVA incluido).
 - En cuanto a los lotes nº13 y nº37, que la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., presentó escrito con fecha 22 de noviembre de 2016 por el que solicitaba la retirada de su oferta para ambos lotes, de modo que la Consejería de Educación propuso al licitador siguiente, la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., resultando ésta adjudicataria de ambos por un precio de 53.214,00 euros (58.535,40 euros, IVA incluido) y 50.318,00 euros (55.349,80 euros, IVA incluido), respectivamente. Estos precios suponen un sobrecoste para la Administración contratante de 12.771,36 euros (un 27,9%) y de 11.705,36 euros (un 26.8%), constituyendo un sobrecoste total de 24.476,72 euros.
- (20) Respecto a la participación de FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., SÁEZ LÓPEZ ALFONSO y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. en el lote nº 14, ha quedado acreditado que AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L. presentó su solicitud de retirada de la oferta con fecha 24 de noviembre de 2016, de modo que el órgano de contratación procedió a proponer dicho lote al licitador cuya oferta se encontraba posicionada a continuación, SÁEZ LÓPEZ ALFONSO. Este, a su vez, comunicó su renuncia a la adjudicación mediante escrito de fecha 30 de noviembre de 2016, manifestando que su renuncia quedaba condicionada a que se mantuviera la validez de la renuncia que había manifestado la empresa ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. En consecuencia, el órgano de contratación procedió a recabar la

documentación necesaria al licitador siguiente en el orden de puntuación, que en este caso era FIRST CLASS BUS, S.L., siendo esta la empresa a quien finalmente se adjudicó el lote nº14 por un precio de 59.730,00 euros (65.703,00 euros, IVA incluido), lo que supone un sobrecoste a la Administración regional de 3.982,00 euros (un 6,5%) sobre el precio inicial.

(21) Respecto a la participación de AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., SÁEZ LÓPEZ ALFONSO y U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L. en los lotes nº20 y nº31, ha quedado acreditado:

- En cuanto al lote nº 20, que SÁEZ LÓPEZ ALFONSO presentó su solicitud de retirada de la oferta con fecha de 29 de noviembre de 2016. De este modo, el lote fue propuesto a la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., quien había ofrecido un precio de 64.798,00 euros (71.277,80 euros, IVA incluido). No obstante, mediante la Orden de la Consejería de Educación de 20 de diciembre de 2016 se dio cuenta del error de solicitar la documentación necesaria para la adjudicación a la citada U.T.E. ya que no era la oferta económicamente más ventajosa siguiente, sino la de la empresa AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., que había ofertado un precio de 56.110,00 euros (61.721,00 euros, IVA incluido). A su vez, la empresa AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L. presentó un escrito con fecha de 23 de diciembre de 2016, en el que manifestaba su intención de no presentar la documentación necesaria para la adjudicación del lote nº 20. Por ello, la oferta económicamente más ventajosa pasaba a ser, ahora sí, la de la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., cuya oferta se ha descrito antes, pero quien ya había presentado escrito de renuncia con fecha de 25 de noviembre de 2016 ante una posible adjudicación del lote nº 20. El órgano de contratación pasó a recabar la documentación necesaria para la contratación a la oferta siguiente, la presentada por la empresa FIRST CLASS BUS, S.L., quien declinó su presentación (así como también, en su caso, la del lote nº 31) mediante escrito de 29 de diciembre de 2016. En consecuencia, este lote se propuso a la siguiente empresa, AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., resultando finalmente adjudicataria del lote nº20 por un precio de 68.780,00 euros (75.658,00 euros, IVA incluido), lo que supone un sobreprecio para la Administración contratante de 17.520,80 euros (un 30,1%) sobre el precio de la adjudicación inicial.

- En cuanto al lote nº 31, que SÁEZ LÓPEZ ALFONSO presentó su solicitud de retirar la oferta con fecha de 12 de diciembre de 2016, de modo que se propuso como adjudicataria a AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., quien había ofrecido un precio de 59.730,00 euros (71.277,80 euros, IVA incluido). No obstante, esta empresa no presentó en plazo la documentación que le fue requerida para la adjudicación, por lo que el lote nº 31 se propuso a AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., resultando esta adjudicataria por un precio de 73.124,00 euros (80.436,40 euros, IVA incluido). Ello supone un sobreprecio para la Administración contratante de 18.715,40 euros (un 30,3%) sobre el precio de la adjudicación inicial.
- (22) Respecto a la participación de AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., ANTONIO NOVA ORZÁEZ y EUROPA BUS TURISMO Y TRANSPORTE, S.L., en el lote nº 26, ha quedado acreditado que ANTONIO NOVA ORZÁEZ no presentó en plazo la documentación requerida para la adjudicación ni realizó ninguna manifestación al respecto, por lo que la Consejería de Educación consideró retirada su oferta y procedió a recabar la misma documentación al licitador siguiente, que era EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTES, S.L., quien ofrecía un precio de 61.905,29 euros (68.095,82 euros). No obstante, esta empresa tampoco presentó tal. Finalmente, este lote se propuso a la siguiente empresa en orden de puntuación, que era AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., resultando ésta adjudicataria del lote nº26 por un precio de 67.320,00 euros (74.052,00 euros, IVA incluido), lo que supone un sobreprecio para la Administración contratante de 5.956,18 euros (un 8,7%) sobre el precio de la adjudicación inicial.
- (23) En virtud de las anteriores actuaciones en el marco de la licitación del Contrato, el 27 de diciembre de 2016 se dicta la Orden de la Consejería de Educación por la que se adjudican los 41 lotes del Contrato por un precio final de 2.715.050,69 euros, más el correspondiente IVA del 10%, lo que supone un total de 2.986.555,76 euros.
- (24) Con fecha 27 de enero de 2017 se registró, ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, un recurso especial con el nº 88/2017 contra la Orden de la Consejería de Educación, de 27 de diciembre de 2016, por la que se adjudican 28 lotes en la licitación del Contrato. Este recurso lo presentaron D. Francisco Limorte Guillén en nombre y representación de José Luis Campos, Autocares Beniel S.L., Bus Sigüenza S.L., Viajes Altiplano S.A., Autocares **José Martínez García S.L.**, Viajes Hispamur S.L.,

Autobuses Francisco Sánchez Gil S.L., Autocares Belmonte Hermanos S.L., Autobuses Antonio García S.L., Busmar S.L., Autocares Meroño S.A., Autocares Justo Martínez S.L., Selecta Bus S.L., Autocares España S.L., Autocares Vidal-Cartagena S.A., Bus Línea 5 S.L., Autocares Molina, S.L. y Transportes Urbanos de Cartagena, S.A. Finalmente, el 10 de marzo de 2017 el citado tribunal dicta resolución nº 254/2017 por la que se acuerda desestimar el recurso.

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. COMPETENCIA PARA RESOLVER

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha asumido las competencias relativas a la materia de defensa de la competencia, dentro de la legislación básica estatal, según dispone el artículo 10.1.34 de su Estatuto de Autonomía, que recoge como competencia exclusiva autonómica: "*Comercio interior, sin perjuicio de la política general de precios, de la libre circulación de bienes en el territorio del Estado y de la legislación sobre la defensa de la competencia*".

El Decreto 13/2004, de 13 de febrero, por el que se asignan funciones en materia de defensa de la competencia y se crea el Servicio Regional de Defensa de la Competencia, atribuye a la Consejería competente en materia de comercio interior el ejercicio en el territorio de la Región de Murcia de las competencias ejecutivas en materia de defensa de la competencia y crea el citado Servicio Regional para llevar a cabo las funciones que dicho ejercicio conlleva. En particular, en su artículo 2, atribuye al SRDC, entre otras, la competencia de "*ejercer las funciones de instrucción de los procedimientos de infracción y de autorización singular en los supuestos establecidos en la normativa reguladora correspondiente*".

Asimismo, de acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC), a la CNMC compete "*aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia*". El artículo 20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de "*resolver los procedimientos sancionadores previstos en la Ley 15/2007, de 3 de julio*" y según el artículo 14.1.a) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, "*la Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio*".

Por tanto, en función de lo dispuesto anteriormente y de lo recogido en la disposición transitoria única de la Ley 1/2002, las funciones de instrucción en el presente expediente han sido responsabilidad del SRDC, correspondiendo la competencia para resolver este procedimiento a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

SEGUNDO. OBJETO DE LA RESOLUCIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

La Sala de Competencia del Consejo debe resolver en este expediente, sobre la base de la instrucción realizada por el SRDC que se recoge en el informe y propuesta de resolución, si las prácticas investigadas consistentes en un posible reparto de los lotes correspondientes a rutas escolares, licitadas por la Consejería de Educación y Universidades para la prestación del servicio de transporte escolar en la Región de Murcia desde, al menos, el año 2009, así como los hechos producidos en el último contrato licitado para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, denunciado por esa Consejería, son constitutivas de una infracción del artículo 1 de la LDC, cuya responsabilidad debe atribuirse a las 36 empresas y 3 asociaciones incoadas.

En lo relativo a la normativa aplicable, las conductas recogidas en los hechos acreditados se han desarrollado durante la vigencia de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia. En atención a ello, la Ley 15/2007 es la norma aplicable al presente procedimiento sancionador.

TERCERO. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL ÓRGANO INSTRUCTOR

Una vez instruido el procedimiento sancionador, el SRDC ha propuesto a esta Sala que se declare la existencia de conductas constitutivas de infracción de la LDC (folios 4.634 a 4.636), en los siguientes términos:

“PRIMERO. *Que se declare acreditada la existencia de una infracción del artículo 1.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en un acuerdo o decisión que tiene por objeto, produce o puede producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional, y en particular, el apartado c), consistente en el reparto del mercado. Una conducta que, según lo establecido en el artículo 62.4.a) de la LDC, debe calificarse como muy grave.*

SEGUNDO. *Que se declare responsables de dicha infracción a las siguientes empresas y asociaciones, según la responsabilidad atribuida en el fundamento de derecho Cuarto:*

- *Por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia al menos en el periodo de la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018:*
 - ALFONSO SÁEZ LÓPEZ;
 - ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.;
 - ANTONIO NOVA ORZAEZ;
 - AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.;
 - AUTOCARES KLEIN, S.L.;
 - AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L.;
 - AUTOCARES PELOTÓN, S.L.;

- AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.;
 - EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L.;
 - FIRST CLASS BUS, S.L.;
 - PREMIER BUS, S.L.
- *Por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia al menos desde julio de 2009, estando aún vigentes los efectos de dicho cártel, hasta la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018:*
- AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.;
 - AUTOCARES ÁGUILAS, S.L.;
 - AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.;
 - AUTOCARES ESPUÑA, S.L.;
 - AUTOCARES GÓMEZ, S.A.;
 - AUTOCARES HELLÍN, S.A.;
 - AUTOCARES IBEROCAR, S.A.;
 - AUTOCARES MEROÑO, S.A.;
 - AUTOCARES PATERNA, S.L.;
 - AUTOCARES RÍOS, S.A.;
 - AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.;
 - BUS RÍOS, S.L.;
 - BUSMAR, S.L.;
 - LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L.;
 - LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A., entidad sucedida, tras su escisión, por INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.;
 - MARCOS HIDALGO CANO, S.L.;
 - TRANSALHAMA, S.L.;
 - TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.;
 - TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.;
 - AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.;
 - AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.;
 - AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L.;
 - AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.;
 - TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.
- *Por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia al menos desde julio de 2009, estando aún vigentes los efectos de dicho cártel, hasta la última licitación convocada para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, así como por la organización, coordinación y seguimiento del mismo a través de la Comisión creada al efecto:*
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (ANETRA),
 - ASOCIACIÓN REGIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE VIAJEROS DE MURCIA (FENEBUS-MURCIA)

- *FEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE TRANSPORTE DE MURCIA (FROET).*

A continuación, y sin perjuicio de lo anterior, el SRDC propone que se exima del pago de la multa a TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A., de acuerdo con la exención condicional concedida, de conformidad con el artículo 65.1.a) de la LDC y el artículo 47.1 del RDC.

Asimismo, el SRDC propone que se reduzca en un 40% el importe de la multa correspondiente a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., y en un 30% el correspondiente a AUTOCARES PATERNA, S.L., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC.

Teniendo en cuenta la naturaleza de las conductas y sus autores, el SRDC propone que las mismas se tipifiquen, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como infracción muy grave del artículo 62.4.a) de la LDC, ya que se trata de una actuación dentro de las conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la LDC, que suponen acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas, entre empresas competidoras entre sí, reales o potenciales. En este caso, la práctica concertada se habría producido entre empresas directamente competidoras entre sí para repartirse los lotes de varias licitaciones públicas.

En su propuesta, el SRDC asegura que, con mucha probabilidad, los pactos anticompetitivos se venían produciendo ya desde el año 1992, si bien, el tiempo transcurrido desde entonces, las importantes modificaciones en la normativa sobre defensa de la competencia y los numerosos cambios en el sector del transporte y en las empresas intervinientes en el mismo a lo largo de esos años hacen aconsejable acotar la duración al periodo de cuyas pruebas se dispone y considerar que la pretensión de mantener una situación de reparto del mercado del transporte escolar que venía de muchos años atrás supone un motivo adicional que da mayor gravedad a la infracción.

CUARTO. VALORACIÓN DE LA SALA DE COMPETENCIA

En la presente resolución esta Sala debe valorar si, tal y como sostiene el SRDC, procede declarar la existencia de una conducta de reparto del mercado prohibida por el artículo 1 de la LDC de la que serían responsables 36 empresas y 3 asociaciones de empresas.

1. Antijuridicidad de las conductas

Sin perjuicio del análisis de antijuridicidad de las conductas que se realiza en este apartado, esta Sala de Competencia constata que el expediente objeto de la presente resolución contiene suficientes evidencias y elementos probatorios para acreditar la efectiva comisión de las conductas que se imputan. Esas evidencias incluyen la información recabada a lo largo de la instrucción, la

aportada a resultados de los diversos requerimientos de información formulados por el SRDC y la facilitada por las empresas solicitantes de la exención o reducción del pago de la multa que, en su caso, pudiera corresponder.

El artículo 1 de la LDC 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.*
- b) La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.*
- c) El reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.*

[...]”.

La prohibición del artículo 1 de la LDC exige, básicamente, la concurrencia de los siguientes requisitos: que exista un acuerdo entre, al menos, dos empresas, y que tenga por objeto o produzca o pueda producir una restricción de la competencia en el mercado.

En cuanto al concepto de acuerdo, es jurisprudencia consolidada que, para que pueda apreciarse, debe existir una concordancia de voluntades entre al menos dos partes, competidores reales o potenciales. La forma de manifestación carece de importancia siempre y cuando constituya la fiel expresión de tales voluntades¹⁰ y su intención de comportarse en el mercado de una forma determinada¹¹.

Se ha acreditado en el expediente que existe un acuerdo entre empresas, con la intermediación de las asociaciones, que busca generar un reparto de mercado tendente a mantener el *status quo* de líneas en que cada empresa ha venido prestando el servicio. En el mismo no se permite que la tensión competitiva altere las cuotas de mercado de cada una y se prevé la entrada de nuevos operadores tan solo en determinados supuestos minimizando el efecto en los operadores incumbentes. Esta conducta se implementa por medio de un sistema de reparto, en el que incluso interviene una “comisión” de seguimiento que, de manera ajena

¹⁰ Sentencia del TGUE de 26 de octubre de 2000, en el asunto T-41/96, *Bayer AG*, aptdo. 69 (confirmada por la sentencia del TJUE de 6 de enero de 2004, en los asuntos acumulados C-2/01 P y C-3/01 P, *Bundesverband der Arzneimittel-Importeure eV* y *Comisión c. Bayer AG*, aptdos. 96 y 97).

¹¹ Sentencia del TGUE de 17 de diciembre de 1991, en el asunto T-7/89, *SA Hercules Chemicals NV*, aptdo. 256.

a las condiciones de prestación del servicio (calidad o precio) realiza lo que las empresas denominan “adjudicaciones” atendiendo a sus propios intereses.

Para conseguir un mayor éxito del acuerdo, las empresas dan una apariencia de concurrencia competitiva en las licitaciones consiguiendo de esta manera convertir los procedimientos de contratación en una mera ficción impropia de cualquier licitación pública.

La participación de cada entidad en la conducta se analizará e individualizará en el apartado correspondiente.

Nos encontramos, por tanto, ante un pacto entre competidores tendente al reparto del mercado del transporte escolar en la Región de Murcia que altera al alza los precios de las adjudicaciones. La OCDE en sus recomendaciones para combatir la colusión en la contratación pública¹² y la autoridad de competencia española en sus diferentes recomendaciones¹³, ya han advertido de que estrategias tales como las ofertas de resguardo, la rotación de ofertas entre empresas, la presentación conjunta de ofertas entre empresas coincidentes sin necesidad objetiva, las repetidas subcontrataciones entre las mismas empresas, o las asignaciones de clientes o ciertas zonas geográficas son estrategias habituales entre las empresas que deciden llevar a cabo este tipo de prácticas, por lo que es necesario prestar atención cuando se observan estas pautas de comportamiento en los mercados.

Esta Sala coincide con la apreciación del órgano de instrucción en cuanto a que nos encontramos ante una infracción única y continuada tipificada en el artículo 1 de la LDC, que se califica de muy grave, constitutiva de cártel, por el que determinadas empresas, con el conocimiento y participación de AESDVM-ANETRA, FENEBUS-MURCIA y FROET, se repartieron las rutas de transporte escolar en la Región de Murcia a través de los lotes ofertados en las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación entre 2009 y 2016, año en que se produjo la última licitación de rutas para los ejercicios escolares 2016-2017 y 2017-2018.

A tal fin, el cártel se formó y mantuvo en el tiempo hasta la fecha de incoación de este expediente, desarrollándose a través de varios instrumentos y prácticas:

- La firma de un convenio, con fecha de 8 de julio de 2009, para garantizar “la carga de trabajo que tenían las empresas partícipes del acuerdo”, tal y como se señala en el documento. El propio texto del convenio demuestra

¹² Recomendación del Consejo para combatir la colusión en la contratación pública 2012.

¹³ Guías de la CNC sobre contratación pública y competencia (2010) y de la CNMC sobre indicios de posibles pujas fraudulentas (2017).

que las conductas anticompetitivas habrían comenzado varios años antes de su firma, al indicar que ya en el año 2006 se procedió a adaptar a la realidad del momento un pacto realizado 16 años atrás por las empresas prestatarias del servicio de transporte escolar, a través de sus asociaciones, y que para el curso escolar 2009-2010 se considera conveniente modificar algunos de los puntos del acuerdo, para que cualquier empresa de las asociaciones que pueda estar interesada tenga la posibilidad de concurrir a este tipo de transporte, de forma coordinada a través del Convenio.

- En el mismo Convenio se creó una comisión paritaria de representantes de la AESDVM-ANETRA y de FENEBUS-MURCIA, siendo su secretario el Secretario General de FROET o persona que este designara. Las funciones de esta comisión eran las de interpretar el convenio, resolver los posibles conflictos en su aplicación y el ejercicio de la actividad disciplinaria sobre las empresas que no respetasen el mismo. En la práctica, su funcionamiento efectivo se manifestaba con la adopción de acuerdos relativos al reparto de lotes de los contratos, cesión, compensación y reasignación de rutas entre las empresas licitadoras, retirada de ofertas y presentación de nuevas proposiciones, así como la oferta de rutas a posibles competidores no firmantes del acuerdo entre las asociaciones. Ello ha quedado reflejado en el apartado (3) y en el (4) de los hechos acreditados, a través de correos electrónicos como el de 26 de septiembre de 2011, en el que FROET difundía unas tablas con las rutas compensadas, suprimidas, adjudicadas “sin más” y permutadas junto con una relación de las rutas por compensar y cedidas que correspondían a cada una de las empresas (folio 2.963 a 2.975), o en los correos de 21 de agosto de 2012 (Folio 2.536), 4 de enero de 2013 (Folios 2.541 y 2.542) y 7 de mayo de 2018 (Folios 2.558 a 2.563), en los que queda patente que la comisión de seguimiento era la encargada de que la presentación de las ofertas, o la aceptación de las prórrogas, se realizara de forma conjunta a través de las asociaciones promotoras del acuerdo, todo ello a efectos de evitar la libre competencia en el sector.
- Finalmente, durante la licitación del contrato de los cursos 2016-2017 y 2017-2018 y en ejecución del plan común previamente acordado por las empresas implicadas específicamente en el reparto de los lotes del Contrato, se produjeron una serie de prácticas -como renunciadas cruzadas o condicionadas a los lotes de los que habían sido inicialmente adjudicatarias- que constituyen indicios de la pervivencia del cártel hasta la actualidad, al que se habrían sumado empresas no firmantes del Convenio de 2009.

Corresponde realizar un análisis diferenciado de los hechos objeto de este expediente.

A. Convenio de 2009 entre las asociaciones del sector

Los participantes en el Convenio, en representación de sus asociaciones y empresas respectivas, fueron los consignados en las tablas incluidas en el hecho acreditado (7).

Ha quedado acreditado que mediante dicho Convenio las incoadas acordaron un plan común que limitaba su política comercial individual, al determinar sus pautas de acción o abstención mutuas en el mercado, concretamente en su participación en las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación.

Técnicas de colusión en licitaciones públicas semejantes a las acreditadas en este expediente han sido ya sancionadas en otros recientes por esta misma Sala. Así, en la resolución de 30 de junio de 2016 (Expte. S/DC/0519/14, Infraestructuras Ferroviarias), se señalaba:

“En este sentido, los procedimientos de contratación pública en España se rigen, entre otros, por los principios de concurrencia, confidencialidad e igualdad de trato a todos los licitadores, y ésta es una circunstancia que se traduce necesariamente en la necesidad de establecer un procedimiento formalista de obligado cumplimiento por las partes.

Estos principios exigen, entre otros aspectos, que las proposiciones presentadas por las partes deban ser secretas, arbitrándose los medios que garanticen tal carácter hasta el momento de la licitación pública. Precisamente para garantizar este secreto, las normas de contratación disponen que estas proposiciones se deban presentar en “sobre cerrado”, que no podrá abrirse hasta el acto público previsto al efecto.

Por tanto, el hecho de que las partes hayan pactado previamente los precios de licitación y cualesquiera otras condiciones necesarias para concurrir a los concursos ofertados por las entidades de gestión de infraestructuras, supone una quiebra de la lógica que debe imperar en este tipo de procedimientos, en el que los aspectos tales como el precio son variables esenciales, no única, para competir con el resto, por lo que el mantenimiento de su carácter secreto hasta la apertura pública de las ofertas se torna en un aspecto absolutamente transcendental para las empresas. Lo contrario, como ha sucedido, forma parte de la estrategia llevada a cabo por las empresas del sector orientada a desvirtuar la competencia hasta el punto de eliminarla durante 15 años.

En definitiva, todas estas actuaciones encajan en las categorías de conductas previstas en el artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE.”

En línea con lo dispuesto por el SRDC en su propuesta de resolución (folios 4.810 y siguientes), han quedado acreditadas las comunicaciones mediante correos electrónicos (folios 2.536, 2.568 a 2.563, 2.689 a 2.690 y 2.964 a 2.974) en los que se comprueba que FROET ha venido actuando como nexo de unión entre todas las empresas, coordinando la presentación y/o retirada de ofertas y

prórrogas de los distintos licitadores, y la compensación de rutas, entre otros aspectos.

Respecto al concurso de 2009 en aplicación de lo pactado en el Convenio del mismo año, algunas empresas han sostenido en sus alegaciones a la PR que no puede hablarse de prácticas colusorias dado que en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de la licitación no se daba a las empresas posibilidad alguna de modificar el precio¹⁴; el órgano contratante, que entonces era la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, establecía los presupuestos de cada lote aplicando la tarifa mínima, no siendo posible para los licitadores ofertar precios más económicos.

Esta alegación no puede ser considerada como justificación de la conducta, dado que el precio es uno de entre todos los elementos sobre los que puede influir una conducta anticompetitiva entre empresas, que también podría actuar sobre la calidad de los servicios prestados, u otras condiciones relevantes para la Administración y los escolares destinatarios del servicio.

Como más adelante se detallará, el reparto de mercados constituye una infracción por objeto del artículo 1 de la LDC para cuya antijuridicidad es suficiente que las empresas licitadoras decidan repartirse los lotes de un contrato para impedir los beneficiosos efectos de la libre competencia en el mercado afectado, operando sobre diversas variables al margen del precio, como la calidad del servicio, la atención al usuario o la innovación tecnológica.

En consecuencia, esta Sala desestima las alegaciones que las empresas han realizado sobre estos extremos.

B. Conductas realizadas en la licitación del contrato de los cursos 2016-2017 y 2017-2018

Se ha acreditado la existencia de un plan común previamente acordado por las empresas implicadas específicamente en el reparto de los lotes del Contrato, mediante una serie de prácticas como renunciadas cruzadas o condicionadas a los lotes de los que habían sido inicialmente adjudicatarias, de la siguiente manera (hechos 11 a 15):

¹⁴ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; AUTOCARES PELOTÓN, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A. ; AUTOCARES ÁGUILAS, S. L. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; AUTOCARES IBEROCAR, S. A. ; AUTOCARES RÍOS, S. A. ; BUS RÍOS, S. L. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.); MARCOS HIDALGO CANO, S. L. ; TRANSALHAMA, S. L. ; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L. ; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L. Y AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.

- a) Las empresas AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. y AUTOCARES PELOTÓN, S.L. habrían acordado un plan común para participar en el lote nº5 del Contrato. Además, en este caso existe una clara vinculación societaria, dado que comparten un mismo administrador solidario.
- b) Las empresas AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ S.L., U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L. y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. habrían acordado un plan común para participar en los lotes nº4, nº7, nº11, nº13, nº35 y nº37.
- c) Las empresas FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTINEZ SANTAOLALLA, S.L., SÁEZ LÓPEZ ALFONSO y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. habrían acordado un plan común para participar en el lote nº14.
- d) Las empresas AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., SÁEZ LÓPEZ ALFONSO Y U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN habrían acordado un plan común para participar en los lotes nº20 y nº31.
- e) Las empresas AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., ANTONIO NOVA ORZÁEZ y EUROPA BUS TURISMO Y TRANSPORTE, S.L. habrían acordado un plan común para participar en el lote nº26.

Como ha señalado el SRDC, si nos centramos en el bloque de empresas concurrentes en las conductas colusorias en este contrato, aunque cuatro de ellas sí figuran en el Convenio de 2009 (AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. y AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.), no existe prueba directa de la participación del resto en el cártel puesto que no firmaron el Convenio de 2009. No obstante, de los hechos se deduce la existencia de una práctica concertada que se ve notablemente reforzada por la existencia de un pacto colusorio entre las asociaciones incoadas.

Como ha venido señalando la jurisprudencia, si bien corresponde a la Administración sancionadora la prueba de la comisión de las conductas colusorias, la prueba directa en estos ilícitos es de muy difícil consecución, dado que este tipo de prácticas son llevadas a cabo en la clandestinidad por el conocimiento que los agentes del mercado tienen de su prohibición, admitiéndose así la prueba indiciaria como medio para dar como probada la comisión de este tipo de conductas.

Asimismo, la aplicación de esta prueba de presunciones en el ámbito del procedimiento sancionador está generalmente admitida por la constante doctrina

del Tribunal Constitucional¹⁵, del Tribunal Supremo y del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El Tribunal Supremo ha venido admitiendo en materia sancionadora por infracciones de las normas de Defensa de la Competencia que el juicio de reprochabilidad se base en pruebas de indicios, si bien *“tales pruebas indiciarias deben estar sometidas a un estricto control para ponderar su validez, derivando tal rigor en la valoración de las pruebas indiciarias en el derecho a la presunción de inocencia. (...) la racionalidad y solidez de la inferencia en que se sustenta la prueba indiciaria puede efectuarse tanto desde el canon de su lógica o cohesión, de modo que será irrazonable si los indicios acreditados no llevan naturalmente al hecho que se hace desprender de ellos o lo descartan, como desde el canon de su suficiencia o calidad concluyente, no siendo pues razonable cuando la inferencia sea excesivamente abierta, débil o imprecisa”*¹⁶.

Por su parte, resulta especialmente reveladora respecto a esta cuestión la sentencia de la Audiencia Nacional (AN) de 28 de junio de 2006, citando jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

“70. A este respecto, procede recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de una explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia (sentencias Aalborg Portland y otros/Comisión, antes citada, apartado 57, así como de 21 de septiembre de 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, C-105/04 P, Rec. P. I-8725, apartado 94).

71. Tales indicios y coincidencias, evaluados globalmente, no sólo pueden revelar la existencia de acuerdos o prácticas contrarios a la competencia, sino también la duración de prácticas colusorias continuadas y el período de aplicación de acuerdos celebrados en contra de las reglas en materia de competencia (véase, en este sentido, la sentencia Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, antes citada, apartados 95 y 96)”.

En consecuencia, esta Sala entiende que debe valorarse si en el presente expediente existen acreditados hechos que puedan constituir indicios suficientes de una coordinación en la presentación de las ofertas por las empresas de transporte escolar en la licitación para el Contrato, así como en su comportamiento en la fase de adjudicación. Es decir, procede ahora, de conformidad con la doctrina y la jurisprudencia referida sobre las pruebas

¹⁵ Desde las SSTC 174/1985 y 75/1985.

¹⁶ STS de 26 de abril de 2005.

indiciarias, a) identificar cuáles son los hechos base o indicios que se estimen plenamente acreditados y que van a servir de fundamento a la deducción o inferencia; b) explicitar el razonamiento a través del cual, partiendo de los indicios, se ha llegado a la convicción del acaecimiento del hecho punible y la participación en el mismo de los responsables, e c) identificar el enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano o nexo causal entre los hechos empleados como indicios y la infracción.

Respecto de los hechos, ha quedado acreditado que en el expediente de contratación se produjeron renunciadas cruzadas, renunciadas dobles, triples y hasta cuádruples en un mismo lote. Existieron también renunciadas que se retiraron en el mismo día en que se presentan e incluso renunciadas condicionadas al mantenimiento de la renuncia de otro licitador. No se ha ofrecido por las empresas en sus alegaciones a lo largo del expediente justificación alguna a la citada conducta que resulte alternativa a la existencia de un acuerdo entre las oferentes que trate de mantener el *statu quo* tal como se había pactado y una apariencia de competencia respecto de la Administración.

Por añadidura, no se ha de olvidar que la ampliación de la incoación que dio lugar al PCH 2 se produjo una vez que las empresas TRAPEMUSA, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L. presentaron sucesivas solicitudes de clemencia en las que declaraban que se había producido un cierre absoluto del mercado del transporte escolar en la Región de Murcia, impidiendo a empresas que operaran fuera del cártel concurrir a las licitaciones con posibilidades reales de obtener adjudicaciones.

En este sentido, las declaraciones de los solicitantes de clemencia y las pruebas que aportan tienen, según la jurisprudencia nacional y de la Unión Europea, un valor relevante y se les otorga, *a priori*, la condición de pruebas especialmente fiables¹⁷. En relación con ello pueden citarse como ejemplo las sentencias de la Audiencia Nacional¹⁸ que reproducen en esencia los pronunciamientos de la sentencia del TGUE de 30 de noviembre de 2011, asunto T-208/06:

“Una cierta desconfianza con respecto a las declaraciones voluntarias de los principales participantes en un cártel ilícito es comprensible, ya que dichos participantes podrían minimizar la importancia de su contribución a la

¹⁷ Asuntos acumulados T-67/00, T-68/00, T-71/00 y T-78/00 y sentencias del TJCE de 16 de noviembre de 2006, Peróxidos Orgánicos/Comisión, T 120/04; de 11 de julio de 2011 en los asuntos acumulados T-133/07, Mitsubishi Electric Corp./Comisión y T-132/07, Fuji Electric Co. Ltd. /Comisión y de 25 de octubre de 2011, T-348/08 Aragonesas Industrias y Energía, SAU/Comisión.

¹⁸ Sentencias de la AN de 23 y 29 de julio de 2014, dictadas en el ámbito del Expte. S/0342/11 ESPUMA DE POLIURETANTO, y de 25 y 29 de noviembre de 2016, y 26 de enero de 2017, dictadas en el ámbito del Expte. S/0316/13 SOBRES DE PAPEL.

*infracción y maximizar la de otros. No obstante, dada la lógica inherente al procedimiento previsto por la Comunicación sobre la cooperación, el hecho de solicitar el beneficio de su aplicación para obtener una reducción del importe de la multa **no crea necesariamente un incentivo para presentar elementos de prueba deformados respecto a los demás participantes** en el cártel investigado. En efecto, **toda tentativa de inducir a error a la Comisión podría poner en tela de juicio la sinceridad y la plenitud de la cooperación de la empresa** y, por tanto, poner en peligro la posibilidad de que ésta se beneficie completamente de la Comunicación sobre la cooperación (sentencias del Tribunal de 16 de noviembre de 2006, *Peróxidos Orgánicos/Comisión*, T-120/04, Rec. p. 114441, apartado 70, y *Lafarge/Comisión*, citada en el apartado 53 supra, apartado 58).*

(...) En particular, debe considerarse **que el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca así la existencia de hechos que rebasan lo que podía deducirse directamente de dichos documentos implica a priori, si no concurren circunstancias especiales que indiquen lo contrario, que tal persona ha resuelto decir la verdad**. De este modo, las declaraciones contrarias a los intereses del declarante deben considerarse, en principio, pruebas especialmente fiables (sentencias del Tribunal *JFE Engineering y otros/Comisión*, citada en el apartado 54 supra, apartados 211 y 212; de 26 de abril de 2007, *Bolloré y otros/Comisión*, T-109/02, T-118/02, T-122/02, T-125/02, T-126/02, T-128/02, T-129/02, T-132/02 y T-136/02, Rec. p. II 947, apartado 166, y *Lafarge/Comisión*, citada en el apartado 53 supra, apartado 59).”

Añade la sentencia de la Audiencia Nacional de 24 de julio de 2014¹⁹, con referencia a la citada jurisprudencia europea que:

*“en relación con el valor probatorio de las solicitudes de clemencia que la CNC reconoce explícitamente en su resolución, hemos de decir que dicha valoración viene respaldada por reiterada jurisprudencia de los Tribunales Europeos que incluso han venido considerando tales pruebas como “especialmente fiables” (Sentencias del Tribunal General de la Unión Europea *Lafarge/Comisión* y, más recientemente, *Sentencia Imperial Chemical Industries LTD./Comisión Europea*) otorgando, sin duda, **especial valor a los datos aportados en las declaraciones realizadas por las empresas en el marco del programa de clemencia**”.*

Lógicamente, estas pruebas pueden ser corroboradas o contrarrestadas durante el procedimiento administrativo sancionador. Ganarán o perderán valor al juntarse y compararse con el resto de elementos probatorios obtenidos por el órgano instructor, así como con las alegaciones presentadas por las partes

¹⁹ Sentencia de la Audiencia Nacional de 24 de julio de 2014¹⁹, dictada en el ámbito del Expte. S/0342/11 ESPUMA DE POLIURETANO.

durante la instrucción del procedimiento que permitirán contrarrestar los hechos puestos de manifiesto en el expediente.

C. Nexo causal entre los hechos acreditados y la existencia de infracción

La existencia de nexo causal se analiza considerando relaciones entre diferentes empresas. Comenzamos por AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO (**PITOÑO**) y AUTOCARES PELOTÓN, S.L. (**PELOTÓN**) respecto al lote nº 5. En este caso, la empresa PITOÑO declara²⁰ no haber prestado servicios de transporte escolar en la Región de Murcia en el periodo de los diez cursos académicos anteriores (2007-2017). Sin embargo, resulta inicialmente propuesta como adjudicataria, debido principalmente a una considerable baja en el precio ofertado (49.416,66 euros) que le permite alcanzar 90 puntos en el baremo de la licitación.

No obstante, la empresa PITOÑO no presenta la documentación requerida para ser adjudicataria en tiempo y forma, ni realiza manifestación alguna ante el órgano de contratación, quien considera retirada su oferta y adjudica el lote nº5 a la empresa PELOTÓN, que con 69,96 puntos se encontraba a larga distancia de la primera adjudicataria.

Ocurre que la empresa PELOTÓN ha sido la empresa que ha venido prestando el servicio de transporte escolar a cuatro centros educativos de los municipios de Jumilla y Yecla en los seis años anteriores (2011-2016) a la licitación del Contrato y que el lote nº5 corresponde precisamente a uno de esos cuatro centros escolares (CEIP Las Herratillas de Yecla). Por este motivo, esta empresa tenía una posición privilegiada para conocer los precios habituales de licitación de esta ruta, los costes asociados y las empresas que se suelen presentar a la misma.

Por su parte, la empresa PITOÑO no ha podido justificar la razón de su renuncia a la adjudicación del Contrato, para el cual realizó el previo estudio de costes para poder prestar ese servicio y valoró las combinaciones con otros servicios que desarrolla la empresa. Asimismo, su renuncia al lote nº5 se contradice con los factores que motivaron su presentación como licitador, relativos a la búsqueda de la supervivencia de la empresa y de los empleados o la falta de trabajo en otros ámbitos y la crisis económica que vivía el sector (folio 944).

Además, señala el SRDC en su propuesta de resolución que, en ese caso, existe una clara vinculación societaria, según indica la propia denuncia presentada por la Consejería de Educación, dado que PELOTÓN y PITOÑO comparten un mismo administrador solidario, D. Juan Miguel Pérez Torres. Esta circunstancia, que en ningún caso es declarada por ninguna de las dos empresas al ser

²⁰ Respuesta a requerimiento de información del SRDC, de 6 de febrero de 2018.

preguntadas al respecto por el SRDC, es objeto de sus alegaciones a la propuesta de resolución, donde sostienen la no existencia de vinculación societaria por el hecho de que la empresa PELOTÓN únicamente participa en un 33% en la empresa PITOÑO.

Tal y como alegan las citadas empresas, el artículo 42 del Código de Comercio, en relación con los requisitos para considerar la existencia de un grupo de sociedades, señala que *“existe un grupo cuando una sociedad ostente o pueda ostentar, directa o indirectamente, el control de otra u otras”*. Por tanto, al margen de los supuestos en los que el propio artículo reconoce la presunción *iuris et de iure* de existencia de control de una sociedad sobre otra, parece clara para esta Sala la posibilidad de que una sociedad como PELOTÓN pueda ostentar, directa o indirectamente, el control de la sociedad PITOÑO, al ser administrador solidario de esta quien lo es también de aquella. Por ello, resulta innegable que D. Juan Miguel Pérez Torres posee una elevada capacidad de influencia en las decisiones de la sociedad sin la necesidad de poseer la mayoría del capital social o de los derechos de voto, como las empresas defienden en sus alegaciones.

En esta tesitura, esta Sala considera que bastaría con que los contactos entre PELOTÓN y PITOÑO, con el fin de realizar actuaciones contrarias al derecho de la competencia, hayan podido producirse con facilidad, para entender que las empresas poseen vínculos que han podido llevarlas a comportarse como lo hicieron en la licitación del lote nº5, cuando del análisis de las circunstancias no se han derivado otros factores justificativos. Es en este sentido y no en el pretendido por las empresas PELOTÓN y PITOÑO como ha de entenderse la vinculación societaria entre ellas, sin perder de vista que esta se muestra como un punto de relación entre los hechos debidamente acreditados y los indicios de existencia de conductas anticompetitivas por parte de las citadas empresas.

En relación con el comportamiento de las empresas AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.; U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.; y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. respecto a los lotes nº4, nº7, nº11, nº13, nº35 y nº37, ha de valorarse cada uno por separado.

En el lote nº4, la primera entidad adjudicataria, U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., consigue la mayor puntuación (90 puntos) dada su elevada bajada sobre el precio de licitación (43.668,06 euros). Posteriormente, tanto esta empresa como la segunda en orden de puntuación, ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., renuncian a la adjudicación, por lo que esta recae finalmente en AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., por un importe de 54.553,40 euros y con solo 58,84 puntos en el baremo. Cabe resaltar que esta última empresa ha sido la que ha venido prestando el servicio de transporte escolar al centro educativo objeto del lote nº4 (CEIP Virgen de la Candelaria de Barranda) en los siete años anteriores (2011-

2017) a la licitación del Contrato²¹, por lo que tenía una posición privilegiada para conocer los precios habituales de licitación de esta ruta, los costes asociados y las empresas que se suelen presentar a la misma.

En el lote nº7, la empresa inicialmente adjudicataria es también la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., consiguiendo la máxima puntuación (95 puntos) con un precio ofertado de 45.764,04 euros. Sin embargo, al igual que hizo respecto al lote nº4, la entidad renuncia también a este lote nº7, de modo que la adjudicación recae finalmente en la siguiente empresa en orden de puntuación, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., la misma que en el lote nº4, por un importe de 54.553,40 euros. Y esta empresa fue la que prestó el servicio de transporte escolar en el centro educativo al que corresponde este lote (CRA EL SABINAR) en el periodo 2007-2013.

En cuanto a los lotes nº11 y nº35, es precisamente la empresa finalmente adjudicataria de los dos lotes detallados anteriormente (lote nº4 y nº7), AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., la que en este caso es seleccionada en primer lugar como mejor oferta, con un importe de 51.766,00 euros en ambos lotes. Sin embargo, al igual que las adjudicatarias iniciales en los lotes anteriores, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. renuncia a la adjudicación de ambos lotes, los cuales terminan siendo adjudicados a la empresa ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., por un importe de 79.640,00 euros en ambos casos. Se da la circunstancia de que esta empresa es la misma que había renunciado en el lote nº4 en favor de la ahora renunciante. Asimismo, es destacable el hecho de que en el lote nº35 solo existen dos licitadores, que son estas dos empresas, y en el lote nº11 hay solamente una empresa más, con mucha menor puntuación en el baremo.

AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. simplemente alega que su renuncia se debe a motivos de reorganización de la empresa, causa que no menciona en su respuesta al requerimiento de información del SRDC en el que éste le insta a indicar los motivos por los que se presentó a la licitación del Contrato. En consecuencia, esta Sala no entiende el motivo por el que AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. no consideró conveniente prestar el servicio de transporte en los lotes nº11 y nº35, habida cuenta de que ambos corresponden a centros educativos del área de Lorca, que la empresa ha resultado adjudicataria de rutas de transporte en todos los cursos académicos en el periodo 2007-2017 y que las rutas licitadas en ellos se encuentran en el área de Caravaca y Lorca, entre otras.

En cuanto a los lotes nº13 y nº37, la entidad inicialmente adjudicataria es la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., por sendos importes de 45.764,04 euros y 43.644,44

²¹ Respuesta a requerimiento de información del SRDC, de 6 de febrero de 2018.

euros, si bien tras la renuncia de la misma en ambos casos, los lotes recaen finalmente en la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., por importes de 58.535,40 y 55.349,80 euros, respectivamente.

Se produce, por tanto, la misma situación que respecto a los lotes nº4 y nº7, con los mismos adjudicatarios iniciales y finales. Como datos relevantes, puede apuntarse que la puntuación obtenida en el baremo de ambos lotes por la primera empresa adjudicataria se acercaba o incluso superaba el doble de la puntuación que obtuvo la empresa finalmente adjudicataria (90,00 frente a 53,92 puntos en el lote nº13 y 90,00 frente a 45,82 puntos en el lote nº37).

A ello se suma que la empresa AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., conforme a lo dicho respecto a los lotes anteriores, tiene una posición privilegiada para conocer los precios habituales de licitación de esta ruta, los costes asociados y las empresas que se suelen presentar a la misma, dado que ha resultado adjudicataria del centro educativo al que se refiere el lote nº13 (CEIP Petra González de La Paca) en siete cursos académicos de los últimos diez, y del centro al que afecta el lote nº37 (CEIP Obispo García Ródenas de Bullas) en dos cursos de los últimos cuatro, encontrándose ambos centros educativos en el área de preferencia que señala la empresa para seleccionar los lotes en los que participa.

Esta Sala observa cómo, de manera recurrente, la empresa adjudicataria de los lotes 4, 7 y 13 ha sido la que ha venido prestando el servicio de transporte por dichas rutas durante la mayor parte del periodo anterior. Este mantenimiento de los servicios adjudicados en periodos previos constituiría otra manifestación de las conductas que han podido llevar a cabo las empresas con la finalidad de perpetuar el *statu quo*, sobre todo teniendo en consideración el juego de renunciadas a los lotes.

En relación con el comportamiento de las empresas FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., ALFONSO SÁEZ LÓPEZ y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. respecto al lote nº14, en este caso, la empresa propuesta inicialmente como adjudicataria es AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., por un importe de 61.721,00 euros. No obstante, dicha empresa comunica al órgano de contratación que no va a presentar la documentación requerida para este lote, a la vez que otra empresa, la entidad ANTONIO MUÑOZ BAENA, S.L., la tercera en orden de puntuación, comunica su desistimiento de la proposición económica presentada. Debiendo recaer la adjudicación, por tanto, en la segunda oferta económicamente más ventajosa, la de ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, un empresario individual, quien, a su vez, presenta tres escritos ante la Consejería de Educación. En el primero de ellos, comunica que no va a presentar la documentación exigida para la adjudicación del lote; en el segundo solicita que se deje sin efecto el primer escrito, puesto que va a presentar la documentación que se le requiere y, en el tercero, comunica que renuncia nuevamente a presentar tal documentación bajo la condición de que se mantenga la validez de la renuncia al mismo lote de la

empresa ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. Al mantenerse efectivamente ambas renunciaciones, el órgano de contratación adjudica el lote nº14 a la empresa FIRST CLASS BUS, S.L., por un importe de 65.703,00 euros.

Esta peculiar forma de actuar por parte de ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, que en un mismo día adopta tres decisiones distintas (renuncia, cancelación de la renuncia y nueva renuncia condicionada a la renuncia de otra empresa) sólo podría justificarse por la existencia de contacto con otros agentes del mercado y la supeditación de sus decisiones y renunciaciones a las de ellos. Como señala el SRDC, la mera existencia de la última renuncia, literalmente condicionada a la validez de la renuncia de otro licitador, demostraría que el proceso está siendo “teledirigido”, por expresarlo gráficamente, para conseguir que cada licitador obtenga el lote o lotes previamente pactados por el grupo participante en el acuerdo colusorio.

En relación con el comportamiento de las empresas AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., ALFONSO SÁEZ LÓPEZ y U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L. respecto a los lotes nº20 y nº31, la empresa seleccionada como oferta más ventajosa inicialmente es ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, con unos importes de 58.137,20 euros y 61.721,00 euros, respectivamente. Este empresario presenta su renuncia a ambos lotes precisamente el mismo día (29 de noviembre de 2016) en que presentó sus tres escritos de renuncia, cancelación de renuncia y renuncia condicionada al lote nº14 que esta Sala ya ha analizado.

La siguiente empresa en orden de puntuación, en ambos lotes, es AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., que en su momento renuncia a las dos adjudicaciones.

En el lote nº20, la tercera empresa en el baremo es la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. Y AUTOCARES KLEIN, S.L., que ya había renunciado en caso de ser posible adjudicataria de este lote.

Por ello, tanto en el lote nº20 como en el nº31, se convoca al siguiente licitador que resulta ser la empresa FIRST CLASS BUS, S.L., la cual, como hicieron las anteriores, renuncia a ambos.

Finalmente, tras la citada concatenación de renunciaciones, estos dos lotes recaen en una misma empresa, AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., por un importe de 75.658,00 euros y 80.436,40 euros, respectivamente.

Esta Sala considera que los hechos probados constituyen indicios suficientemente fundados de un comportamiento colusorio entre las empresas participantes en la licitación de estos dos lotes, toda vez que se han producido cuatro renunciaciones de cinco licitadores en total en el lote nº20 y tres renunciaciones de cuatro empresas participantes en el lote nº31. Es decir, han renunciado todos los

licitadores, salvo el que finalmente consigue el contrato en ambos casos, lo que lleva a pensar que AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L. era el contratista que se había pactado previamente que sería el adjudicatario de los lotes nº20 y nº31. Asimismo, debe subrayarse que estos lotes del Contrato han llegado a adjudicarse al licitador con menor puntuación de todos los participantes (21,66 puntos frente a 83,57 puntos de la oferta ganadora en el primer lote y 23,67 frente a 71,67 puntos, en el segundo lote), desvirtuando por completo el procedimiento de contratación y la importante tarea de evaluación y selección de ofertas efectuada por la mesa de contratación y demás órganos técnicos intervinientes en el mismo.

En relación con el comportamiento de las empresas AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., ANTONIO NOVA ORZÁEZ Y EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. respecto al lote nº26, en este caso se propone en primer lugar la adjudicación a la empresa ANTONIO NOVA ORZÁEZ, por un importe de 68.095,82 euros. No obstante, transcurrido el plazo establecido sin que la empresa aporte la documentación exigida ni realice manifestación alguna, el órgano de contratación requiere al siguiente licitador, la empresa EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., para que presente la documentación necesaria para la adjudicación. Nuevamente, como dicha documentación no es presentada en tiempo y forma, la oferta se considera retirada y finalmente el lote nº26 se adjudica a la empresa AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., por un importe de 74.052,00 euros.

Al igual que las apreciaciones que esta Sala ha hecho respecto a la adjudicación del lote nº5 en lo que se refiere a la vinculación societaria entre las sociedades PITOÑO y PELOTÓN, conviene señalar que en la licitación del lote nº26 resulta revelador el hecho de que varias empresas posean la misma dirección de correo electrónico a efectos de notificaciones, direcciones que han sido utilizadas en varias ocasiones para las comunicaciones con el SRDC. Por ello, esta circunstancia también lleva a esta Sala a considerar la existencia de indicios tendentes a concluir que ha habido un comportamiento colusorio por parte de algunas empresas que se presentaron a la licitación del Contrato.

De este modo, se ha observado que EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. y ANTONIO NOVA comparten la misma dirección de correo electrónico (rorzaez@hotmail.com). Ambas empresas son las que renunciaron al lote nº26 en beneficio de una tercera.

En el mismo sentido, FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L. y AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L. comparten la misma dirección de correo electrónico (trafico@autocareslorbus.com). Empresas que, a su vez, están implicadas en los comportamientos detallados por esta Sala en relación con los lotes nº14, nº20 y nº31, los cuales finalmente se adjudicaron a las empresas FIRST CLASS BUS, S.L. y AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L. Asimismo, es destacable que precisamente estas dos

empresas compartan incluso el mismo domicilio o dirección postal: Camino Puente El Chavo, 22 – Diputación la Pulgara; C.P. 30800 Lorca, Murcia.

De todo lo anterior se deduce que los comportamientos de las empresas incoadas que participaron en la licitación del Contrato han dado como fruto un reparto del mercado de transporte escolar en la Región de Murcia. Por medio de la conducta, las empresas han distorsionado la competencia “por el mercado” a través de la concertación previa entre ellas, pues sólo la concertación explica que tantas empresas participantes en la licitación hayan renunciado simultáneamente y de forma encadenada a los lotes del Contrato de los que habían resultado adjudicatarias, en favor de otros licitadores que ofertaban precios mucho mayores.

En este sentido, la resolución del Consejo Vasco de la Competencia, de 4 de febrero de 2016, en el expediente 6/2013, Comedores escolares señalaba lo siguiente:

“La existencia de la práctica concertada tiene como consecuencia que se pierdan las ventajas que realizar un contrato administrativo genera para la Administración y la sociedad traducidas en reducciones de precio y mejoras en la prestación de los servicios.

La identidad de comportamiento en los distintos momentos de la contratación no es verosímil sin mediar concertación entre las empresas. La actuación coincidente en el tiempo de las empresas e inexplicable por cualquier otra razón de estrategia empresarial solo puede estar orientada a la consecución de un objetivo común consistente en un reparto de los lotes en que se organiza la contratación del servicio de comedores escolares.”

En el caso que nos ocupa tampoco es posible justificar qué estrategia empresarial puede llevar a tantas empresas en una misma licitación a realizar renunciar dobles, triples o cuádruples, e incluso condicionadas a las renunciaciones de otras empresas, a menudo emitidas en un brevísimo periodo de tiempo (uno o dos días), con cambios extremos de criterio (renuncia y cancelación de la renuncia en el mismo día) y encontrando hasta renunciaciones conjuntas de todos los licitadores de un lote que obligan al órgano de contratación a adjudicar el contrato a la oferta más cara de todas las presentadas, con un notable perjuicio económico para las arcas públicas. Nada de ello puede explicarse sin el concierto de voluntades entre los licitadores, con independencia de su posible participación o no en el Convenio de 2009.

D. Posibles explicaciones alternativas de los hechos

Una vez se ha constatado la existencia de un nexo causal entre los hechos acreditados y los indicios de infracción del artículo 1 de la LDC, esta Sala continúa analizando los argumentos alternativos con los que las empresas han tratado de explicar en sus alegaciones a la propuesta de resolución su comportamiento en la licitación del Contrato. Este análisis es obligado para

determinar la validez o no de la prueba de presunciones que ha empleado el SRDC para determinar la antijuridicidad de las conductas investigadas.

En primer lugar, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. ha alegado (folios 5.008 a 5.010) que la Consejería de Educación actuaba de un modo perjudicial para las empresas de transporte escolar, de modo que fueron los retrasos injustificados en la licitación de 2016 los que provocaron la renuncia de las empresas.

La entidad indica que las renunciaciones se produjeron en noviembre de 2016 puesto que la Consejería de Educación no confirmaba el estado de tramitación de los expedientes y tan sólo adjudicaba contratos menores por debajo del precio de licitación a las empresas que venían prestando el servicio durante el curso anterior. Es a esa falta de seguridad jurídica a la que AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. achaca su decisión de renunciar, el 24 de noviembre de 2016, tres meses después de haber comenzado el curso escolar, a los lotes nº10, nº11 y nº34.

En efecto, la Consejería de Educación no acordó la adjudicación del Contrato hasta diciembre de 2016, una vez comenzado el primero de los cursos escolares a los que se refería, por diversos motivos. A juicio de esta Sala, las actuaciones de la mayoría de los licitadores que constan como hechos acreditados, a través de un gran número de renunciaciones múltiples o condicionadas y de la no presentación de la documentación requerida para la adjudicación en plazo, junto con las visitas y reuniones que los licitadores han mantenido con la Consejería de Educación con el objeto de presionarla, como han reconocido en sus alegaciones, fueron las principales causas del retraso en la adjudicación del contrato. Además, cabe señalar que se trataba de un contrato cuyo objeto se dividió en 41 lotes susceptibles de adjudicación a las empresas de transporte escolar, con el considerable volumen de trabajo administrativo que ello conlleva.

Por lo que se refiere a los contratos menores llevados a cabo en los meses escolares del periodo 2016-2017 cuando aún no se había adjudicado el Contrato, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., en sus alegaciones, apunta a una “más que probable sucesión de contratos ilegal”. Esta Sala entiende que, de los hechos acreditados, se desprende que los contratos menores se emplearon para garantizar la prestación del servicio de transporte escolar con el menor coste posible para la Administración y para los ciudadanos de manera provisional hasta la adjudicación de las 41 rutas que aglutinaba el Contrato en un procedimiento transparente y justo, lo que finalmente se produjo unos meses después del comienzo de las clases y, por ende, de la necesidad de que las rutas escolares estuvieran operativas.

Sirva lo anterior para señalar que, a efectos de la antijuridicidad de la conducta de las entidades, y de AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. en particular, los retrasos en los que incurrió la Consejería de Educación para la licitación del Contrato, si bien no configuran el marco de actuación más favorable en la

licitación de las 41 rutas escolares, no justifica las numerosas renunciaciones que se produjeron por las empresas licitadoras. Todo ello sin perjuicio de que el órgano administrativo correspondiente pueda valorar la adecuación del uso de los contratos menores con respecto a la normativa de contratos públicos.

En segundo lugar, algunas empresas han señalado en sus alegaciones a la propuesta de resolución²², que 8 de las empresas incoadas han presentado recursos ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (**TACRC**) y, posteriormente, ante el Tribunal Superior de Justicia (**TSJ**) de la Región de Murcia, lo que, a su entender, sería un comportamiento contrario a la coordinación que se les imputa. En concreto, los recursos que se plantean ante el TACRC tienen por objeto la declaración de nulidad de las órdenes de la Consejería de Educación de fechas 27 de diciembre de 2016 y 30 de enero de 2017, por las que se adjudicaron 28 lotes y 13 lotes, respectivamente, en la licitación del Contrato. Las recurrentes entendían que el órgano contratante no tuvo en cuenta las sensibles reducciones que las empresas acometieron respecto al precio de licitación, generalmente entre el 30% y el 40% el mismo, llegando en algún caso a alcanzar el 57%, motivo por el que fueron inicialmente propuestas para la adjudicación de los lotes respectivos.

Asimismo, las entidades señalan en sus alegaciones que, una vez desestimado el recurso por parte del TACRC mediante resolución de 11 de mayo de 2017, las mismas recurrentes procedieron a interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del TSJ de la Región de Murcia, en el que con idénticas alegaciones solicitaban la nulidad de sendos actos de adjudicación de la Consejería de Murcia.

Tal y como han alegado las empresas, es cierto que el hecho de que de las 18 empresas que presentaron recurso ante el TACRC, ocho (AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L., AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L., BUSMAR, S.L., AUTOCARES MEROÑO, S.A., AUTOCARES ESPUÑA, S.L., AUTOBUSES VIDAL CARTAGENA, S.A. y TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.), sean empresas incoadas en el presente expediente, puede dar la apariencia de que realmente existía una competencia fuerte entre todas las empresas participantes en la licitación del Contrato. El mismo sentido cabría dar al hecho de que la presentación del recurso se produjera meses antes de que las entidades tuvieran noticia alguna sobre este expediente sancionador, así como

²² ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; AUTOCARES PELOTÓN, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. (actualmente, INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.) ; MARCOS HIDALGO CANO, S. L. ; TRANSALHAMA, S. L. ; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L. ; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L. y AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.

a la presentación del posterior recurso ante el TSJ de la Región de Murcia en un momento en que solo una de las recurrentes, FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., había sido imputada por los hechos descritos en el PCH 1.

Sin embargo, de la presentación de estos recursos no puede inferirse directamente la existencia de la competencia que es deseable en el procedimiento de licitación del Contrato, habida cuenta de que las empresas a las que inicialmente se les habían adjudicado los lotes que, de prosperar los recursos, deberían ceder a las entidades siguientes en el orden de puntuación configurado por la Consejería de Educación, son precisamente las que han efectuado las renunciaciones por motivaciones que no quedan aclaradas.

Por tanto, teniendo en cuenta que el resultado perseguido por la interposición de los recursos es el mismo que finalmente se ha producido por el juego de las renunciaciones, esto es, la propuesta de adjudicación a las empresas recurrentes, esta Sala entiende que tampoco la conducta de las 8 empresas incoadas referidas desvirtúa la presunción de que las empresas estuvieron coordinadas desde un primer momento.

En definitiva, teniendo en cuenta que para que la prueba de presunciones pueda lícitamente desvirtuar la presunción de inocencia, *“resulta necesario que los indicios se basen no en meras sospechas, rumores o conjeturas, sino en hechos plenamente acreditados, y que entre los hechos base y aquel que se trata de acreditar exista un enlace preciso y directo, según las reglas del criterio humano”*²³, esta Sala entiende que las conclusiones alcanzadas por el SRDC se sustentan en los hechos acreditados conforme a un razonamiento lógico y fundamentado.

Esta consideración es coherente con la doctrina de la Unión Europea sobre el grado de prueba suficiente exigible para la acreditación de los cárteles, que se refleja en la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea de fecha 12 de diciembre de 2014 asunto T-562/08:

“Al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades que comportan tales prácticas y acuerdos se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. Por consiguiente, no puede exigirse a la Comisión que aporte documentos que acrediten expresamente una toma de contacto entre los operadores afectados. Aunque la Comisión descubra tales documentos, normalmente éstos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción. En consecuencia, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario

²³ Sentencia de la Audiencia Nacional de 7 de mayo de 2014.

a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia (sentencia Aalborg Portland y otros/Comisión, citada en el apartado 98 supra, apartados 55 a 57; véase la sentencia Dresdner Bank y otros/Comisión, citada en el apartado 98 supra, apartados 64 y 65, y la jurisprudencia citada).”

En consecuencia, esta Sala considera acreditada la existencia de un nexo de vinculación entre los hechos probados respecto a la licitación del servicio de transporte escolar convocada por la Consejería de Educación de la Región de Murcia para los cursos 2016-2017 y 2017-2018 y la conducta contraria a la competencia consistente en el reparto de mercado entre las empresas.

E. Objeto restrictivo de la competencia de las conductas analizadas

Sobre la base de lo anterior, conviene ahora abordar el razonamiento por el que esta Sala considera, de conformidad con el artículo 1 de la LDC, que las conductas consistentes en la celebración del Convenio de 2009 y en el reparto de los lotes del Contrato que tenía por fin la gestión de las rutas de transporte escolar en la Región de Murcia para el período 2016-2018 constituyen una infracción por objeto.

En cuanto al objeto restrictivo de la competencia, de acuerdo con la jurisprudencia de los Tribunales de la Unión Europea, el término “objeto” se refiere a la finalidad, la intención o el objetivo de la coordinación de las empresas en cuestión²⁴. Cuando un acuerdo tiene por objeto impedir, restringir o falsear la competencia, no se requiere a las autoridades de competencia que prueben que ha tenido o puede tener efectos anticompetitivos para determinar la existencia de una infracción²⁵.

²⁴ Sentencia del TJUE de 13 de julio de 1966, en el asunto C-56/64, *Consten & Grundig*, p. 429 de la versión española [“...que el acuerdo que, de esta forma, tiende a aislar el mercado francés de los productos Grundig (...), puede falsear la competencia en el seno del mercado común”]; y sentencia del TJUE de 20 de noviembre de 2008, en el asunto C-209/07, *Beef Industry Development Society*, apdos. 32 a 36.

²⁵ Sentencia del TJUE de 4 de junio de 2009, en el asunto C-8/08, *T-Mobile Netherlands BV*, apdos. 28 a 30. Ver también la sentencia de la Audiencia Nacional de 29 de septiembre de 2017, rec. núm. 17/2015, en relación con el asunto *Recogida de Papel*, que afirma nítidamente: “(...) prácticas restrictivas por su objeto, en el sentido de las Directrices de la Comisión antes citadas (apartado 24), que entiende por restricciones de la competencia por su objeto aquellas que, por su propia naturaleza, poseen el potencial de restringir la competencia, a tenor del artículo 101.1 TFUE, con la consecuencia de que cuando se haya demostrado que un acuerdo tiene un objeto contrario a la competencia, no es necesario examinar sus efectos reales o potenciales en el mercado.”

Las restricciones por objeto son determinadas formas de coordinación entre empresas que pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia²⁶. En efecto, son formas de coordinación que revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente para que pueda considerarse innecesario el examen de sus efectos²⁷, y para constatar este grado de nocividad, los Tribunales de la Unión Europea han señalado la necesidad de analizar el contenido de la coordinación, sus objetivos y el contexto económico y legal del que forma parte²⁸. Aunque la intención subjetiva de las partes no es un factor necesario para determinar si el acuerdo es restrictivo o no, nada impide tomar esta cuestión en consideración a la hora de analizar el acuerdo²⁹.

Por otro lado, el examen sobre la nocividad del objeto del acuerdo debe incluir tanto la posibilidad real como la potencial de competir en el mercado por las partes en el acuerdo, en el momento en el que este se produjo³⁰.

Igualmente, y como ya se ha indicado, para que un acuerdo sea calificado como restrictivo por su objeto no es preciso que haya sido aplicado o implementado con éxito³¹, ni que esté expresamente incluido en el articulado del artículo 1 de

²⁶ Sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C-67/13 P, *Groupement des Cartes Bancaires*, aptdo. 50 y sentencia del TJUE 20 de enero de 2016, en el asunto C-373/14 P, *Toshiba Corporation*, aptdo. 26. Ver también la sentencia de la Audiencia Nacional de 1 de diciembre de 2009, rec. núm. 491/2007 y la jurisprudencia ahí citada.

²⁷ Sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C-67/13 P, *Groupement des Cartes Bancaires*, aptdos. 49 y 57; sentencia del TJUE 20 de enero de 2016, en el asunto C-373/14 P, *Toshiba Corporation*, aptdo. 26; sentencia del TJUE de 11 de julio de 2013, en el asunto C-440/11 P, *Stichting Administratiekantoort Portielje*, aptdos. 95 y 111; y sentencia del TJUE de 16 de julio de 2015, en el asunto C-172/14, *ING Pensii c. Consiliul Concurenței*, aptdo. 32

²⁸ Sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C-67/13 P, *Groupement des Cartes Bancaires*, aptdo. 53; sentencia del TJUE 20 de enero de 2016, en el asunto C-373/14 P, *Toshiba Corporation*, aptdo. 27, en virtud de los apartados 53 y 78 de la sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C-67/13 P, *Groupement des Cartes Bancaires*.

²⁹ Sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C-67/13 P, *Groupement des Cartes Bancaires*, aptdo. 54; y sentencia del TJUE de 19 de marzo de 2015, en el asunto C-286/13 P, *Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe*, aptdo. 118.

³⁰ Sentencia del TGUE de 8 de septiembre de 2016, asunto T-472/13, *H. Lundbeck A/S c. Comisión Europea*, aptdo. 437 y sentencia del TGUE de 29 de junio de 2012, en el asunto T-360/09, *E.ON Ruhrgas c. Comisión Europea*, aptdo. 85.

³¹ Ver las sentencias del TJUE de 1 de febrero de 1978, en el asunto C-19/77, *Miller International*, aptdo. 7; de 11 de enero de 1990, en el asunto C- 277/87, *Sandoz Prodotti Farmaceutici SpA*, aptdo. 3 del resumen; de 6 de abril de 2006, en el asunto C-551/03 P, *General Motors*, aptdos. 37, 61, 62 y 67 a 70; y de 11 de julio de 1989, en el asunto C- 246/86, *Belasco*, aptdo. 15.

la LDC o del 101 del TFUE³², ni que exista un precedente análogo respecto a la calificación de los hechos del caso en cuestión³³. Solo en el caso de que se concluya, conforme a lo anterior, que un acuerdo no es restrictivo por su objeto, la autoridad de competencia podrá analizar si es restrictivo por sus efectos³⁴.

En efecto, la Audiencia Nacional en su sentencia de 19 de noviembre de 2015³⁵, fundamento de derecho 6, citando la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de junio de 2009, en el asunto C-9/08, *T-Mobile*, apartados 28 a 30, en lo relativo a la delimitación de las prácticas concertadas que tengan un objeto contrario a la competencia y de aquéllas que tengan un efecto:

“Es jurisprudencia reiterada, desde la sentencia de 30 de junio de 1966, LTM (56/65, Rec. pp. 337 y ss., especialmente p. 359), que el carácter alternativo de este requisito, como indica la conjunción «o», lleva en primer lugar a la necesidad de considerar el objeto mismo de la práctica concertada, habida cuenta del contexto económico en el que se debe aplicar. Sin embargo, en caso de que el análisis del contenido de la práctica concertada no revele un grado suficiente de nocividad respecto de la competencia, es necesario entonces examinar los efectos del acuerdo y, para proceder a su prohibición, exigir que se reúnan los elementos que prueben que el juego de la competencia ha resultado, de hecho, bien impedido, bien restringido o falseado de manera sensible (véase, en este sentido, la sentencia Beef Industry Development Society y Barry Brothers, antes citada, apartado 15)”.

Los acuerdos de reparto de mercado están expresamente recogidos tanto en el artículo 1 de la LDC como en la disposición adicional cuarta de la LDC relativa al concepto de cártel, y constituyen uno de los ejemplos más evidentes de este tipo de infracciones.

³² Sentencia del TJUE de 20 de noviembre de 2008, en el asunto C-209/07, *Beef Industry Development Society*, aptdo. 23.

³³ Ver la sentencia del TJUE de 14 de marzo de 2013, en el asunto C-32/11, *Allianz Hungária Biztosító Zrt*; la sentencia del TJUE de 20 de noviembre de 2008, en el asunto C-209/07, *Beef Industry Development Society*; y la sentencia del TJUE de 8 de septiembre de 2016, asunto T-472/13, *H. Lundbeck A/S c. Comisión Europea*, que tenía por objeto restricciones que no necesariamente habían sido consideradas previamente restrictivas por objeto.

³⁴ Sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C-67/13 P, *Groupement des Cartes Bancaires*, aptdos. 49 a 52 y sentencia del TJUE de 30 de junio de 1966, C-56/66, *Société Technique Minière*, pág. 371, de la versión española.

³⁵ N° de resolución 103/2015.

En efecto, los acuerdos entre competidores para repartirse el mercado (por áreas geográficas³⁶ o por clientes³⁷, entre otros) constituyen infracciones especialmente graves del derecho de la competencia. Es jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo que este objetivo, repartirse el mercado³⁸, constituye en sí mismo una forma de colusión especialmente perjudicial para la competencia y pertenece a una de las restricciones más serias por su aptitud para afectar negativamente el interés público protegido -la competencia-, sin que pueda ser justificado por el contexto económico de la conducta anticompetitiva en cuestión³⁹. Por su propia naturaleza y objetivos, los acuerdos para repartirse el mercado restringen la capacidad de los competidores para determinar de forma independiente su estrategia comercial, privando a los consumidores de un acceso completo a las ofertas competitivas que de otra forma sí estarían disponibles. Cuando un operador pacta con otro su acceso en exclusiva a unos determinados clientes, dicho operador actúa en el mercado con la seguridad de que deberá afrontar una limitada o incluso nula competencia por parte de la otra empresa en el pacto de respeto de esos clientes.

En definitiva, todas las conductas analizadas participan del mismo *modus operandi* que las lleva a presentarse a las licitaciones públicas mostrando una apariencia que no es real, con el único propósito de repartirse el mercado de transporte escolar en la Región de Murcia. De un lado, se encontrarían las empresas que firmaron el Convenio de 2009 celebrado entre las asociaciones del sector. De otro, las empresas no firmantes de dicho Convenio que han ido apareciendo a lo largo de los años adaptando su comportamiento al de las empresas coludidas a la hora de participar en las licitaciones convocadas por la Consejería, lo que esta Sala, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Supremo, considera acreditado de manera indiciaria, al menos, en la licitación para el periodo 2016-2018.

Entre los dos grandes grupos anteriores, también nos encontramos con empresas que, si bien no han sido firmantes del Convenio de 2009, han venido participando en las prácticas desde 2009, como prueba su participación en el reparto de de las rutas y compensación de acuerdo con las actas de la comisión

³⁶ Sentencia del TJUE 20 de enero de 2016, en el asunto C-373/14 P, *Toshiba Corporation*, aptdos. 23 a 36; sentencia del TJUE de 5 de diciembre de 2013, en el asunto C-449/11, *Solvay Solaxis*, aptdo. 82; y sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2014, en el asunto C-408/12, *YKK Corporation y otros*, aptdo. 26.

³⁷ Decisión de la Comisión de 27 de noviembre de 2002, en el asunto 37978, *Methylglucamine*, aptdos. 98 y 227; sentencia del TJUE de 11 de julio de 2013, en el asunto C-440/11 P, *Stichting Administratiekantoor Portielje*, aptdos. 95 y 111.

³⁸ Ver por ejemplo los pronunciamientos del Tribunal Supremo sobre el concepto de cártel en el caso de repartos de mercado entre competidores, en la sentencia del TS de 18 de diciembre de 2017, rec. núm. 271/2014 y de 25 de mayo de 2017, rec. núm. 3600/2014.

³⁹ Sentencia del TJUE de 20 de enero de 2016, asunto C-373/14 P, *Toshiba Corporation v. Comisión Europea*, aptdo. 28, y jurisprudencia ahí recogida.

de seguimiento del Convenio. En cualquier caso, se individualizará la responsabilidad de cada empresa en el apartado correspondiente. Tratándose de conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la LDC que son constitutivas de cártel, de conformidad con el artículo 62.4.2 de la LDC, cabe calificar las mismas como infracciones muy graves.

2. Duración de las conductas. Infracción única y continuada.

En su propuesta elevada a esta Sala, el SRDC propone que se declare la existencia de una infracción única y continuada del artículo 1 de la LDC con responsabilidad diferenciada según la distinta participación de las empresas en los hechos acreditados en el expediente. Esta Sala coincide con la apreciación de una infracción única y continuada constitutiva de cártel, que abarcaría las conductas contrarias al artículo 1 de la LDC acreditadas desde las reuniones preparatorias para la firma del Convenio de 2009 hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato correspondiente al periodo 2016-2018.

Es profusa la jurisprudencia, nacional y de la Unión Europea, que viene señalando que la imputación de una infracción única y continuada debe estar precedida de la concurrencia de los siguientes requisitos⁴⁰: i) que la conducta obedezca a la existencia de una pluralidad de actos llevados a cabo por los mismos sujetos responsables, próximos en el tiempo, y que obedezcan a una práctica homogénea en el *modus operandi* por la utilización de medidas, instrumentos o técnicas de actuación similares; ii) que la actuación de los responsables se produzca en ejecución de un plan previamente concebido; iii) que exista unidad del precepto legal vulnerado de modo que el bien jurídico lesionado sea coincidente, de igual o semejante naturaleza. En cuanto a la continuidad de la conducta, la jurisprudencia únicamente exige que no haya grandes saltos temporales de inactividad o falta de pruebas del mantenimiento de los acuerdos anticompetitivos⁴¹.

Sin perjuicio de la individualización de la responsabilidad que esta Sala realizará en el apartado correspondiente, la infracción única y continuada incluye las conductas acreditadas en el expediente relativas al reparto del mercado de transporte escolar en la Región de Murcia mediante la concertación de

⁴⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de diciembre de 2012, Asunto C- 441/11, apartado 41; sentencias de la Audiencia Nacional de 5 de febrero de 2013 y de 29 de julio de 2014 (recurso nº 172/2013).

⁴¹ Entre otras, sentencia del Tribunal General de la Unión Europea (Sala Octava), de 19 de mayo de 2010 (asunto T-18/05); sentencia del TJUE de 7 de enero de 2004 (asuntos acumulados C-204/00 p, C- 211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 p) y sentencias de la Audiencia Nacional 21 de febrero de 2013 y de 19 de junio de 2013.

voluntades de las empresas en las licitaciones que ha celebrado la Consejería de Educación:

- a) La firma del Convenio de 2009, una conducta cuyos efectos se han extendido durante, al menos, diez años, desde las reuniones preparatorias para la firma del mismo hasta la actualidad.
- b) La creación de una comisión paritaria de representantes AESDVM-ANETRA y de FENEBUS-MURCIA, siendo su secretario el Secretario General de FROET, con objeto de interpretar el convenio, resolver los posibles conflictos en su aplicación y el ejercicio de la actividad disciplinaria sobre las empresas que no respeten el mismo.
- c) Las prácticas de las empresas (algunas no signatarias del Convenio de 2009) en la última licitación del servicio de transporte escolar para los cursos académicos 2016-2017 y 2017-2018, desde el momento de presentación de las ofertas (julio de 2016) hasta el final de la ejecución del contrato (junio de 2018).

Tal y como señala el Convenio, los pactos anticompetitivos se venían produciendo ya desde el año 1992, si bien por el tiempo transcurrido desde entonces, las importantes modificaciones en la normativa sobre defensa de la competencia y los numerosos cambios en el sector del transporte y en las empresas intervinientes en el mismo a lo largo de esos años, el SRDC ha acotado la duración de la conducta al periodo respecto del cual se ha podido acreditar la conducta por medio de pruebas concluyentes. No obstante, el hecho de que las empresas vinieran coordinándose con carácter previo a la celebración de las licitaciones desde un momento anterior al Convenio de 2009 no lleva sino a concluir que la infracción es única y continuada, de modo que, respecto a los hechos posteriores, consistentes en la participación en la licitación de rutas de transporte escolar para los cursos de 2016 a 2018, las empresas llevan a efecto lo dispuesto previamente tal como se acordó en el Convenio de 2009.

Pruebas de la continuidad de lo estipulado en el Convenio de 2009 a lo largo del tiempo son los correos enviados por FROET, descritos en el hecho acreditado (4), de 26 de septiembre de 2011 (Folios 2.963 a 2.975), 21 de agosto de 2012 (Folio 2.536) y 4 de enero de 2013 (Folios 2.541 y 2.542).

A este respecto, tanto la Audiencia Nacional⁴² como los Tribunales de la Unión Europea⁴³ vienen señalando que para que una conducta sea considerada antijurídica no es necesario que tenga idéntica intensidad durante todo el tiempo en que tiene lugar, pues la coordinación y cooperación tienen altibajos, pueden decaer en determinados momentos, o verse interrumpidas por episodios periódicos, pero conservar sin embargo su esencia a lo largo del tiempo. Por todo ello, la existencia de saltos temporales de inactividad no afecta a la calificación de la infracción como única y continuada.

En este caso, además, tratándose de licitaciones públicas, los acuerdos de reparto se suelen producir en la fase previa a la adjudicación del contrato, por lo que es habitual que, durante la ejecución del mismo (y sus prórrogas previstas en el pliego) no haya una necesidad de las empresas de mantener de manera tan intensa los contactos y, por eso, en los periodos entre contratos, las pruebas encontradas suelen ser más reducidas, aunque los acuerdos de reparto de mercado se siguen ejecutando por las empresas que llevan a cabo el transporte respetando la concertación acreditada. Por ello, la falta de pruebas de contacto durante un período no significa que el cártel del transporte escolar de la Región de Murcia no siga vigente, máxime si tenemos en cuenta que en la licitación del Contrato para la adjudicación de 41 rutas de transporte escolar para los periodos 2016-2017 y 2017-2018 se ha acreditado identidad de los elementos esenciales de la estrategia seguida por las empresas participantes y de su objetivo. Ello es una prueba evidente de la vigencia del acuerdo de 2009 y del carácter indefinido de su aplicación, como se ha señalado anteriormente.

A mayor abundamiento, tal y como figura en la documentación aportada por TRAPEMUSA en el marco de su declaración de clemencia, la comisión de seguimiento del transporte escolar ha seguido manteniendo negociaciones con la Consejería de Educación para la prórroga de los contratos celebrados, mientras que, en paralelo, FROET instaba a las empresas a no firmar las prórrogas que enviaba la Consejería hasta tanto se concluyeran las negociaciones. Ello pone de manifiesto, a juicio de esta Sala, que tanto las conductas como los mecanismos de seguimiento que se previeron en el Convenio de 2009 han gozado de continuidad hasta la celebración de la última licitación para el periodo 2016-2018.

⁴² Sentencia de la AN de 21 de febrero de 2013 y la sentencia de la Audiencia Nacional de 19 de junio de 2013.

⁴³ Por todas, véanse las sentencias del Tribunal General de la Unión Europea (Sala Octava), de 19 de mayo de 2010 (asunto T-18/05) y la sentencia del TJUE de 7 de enero de 2004 (asuntos acumulados C-204/00 p, C- 211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 p, Aalborg Portland A/S).

En consecuencia, el hecho de que unas empresas hayan participado durante menos tiempo que otras, o con menor intensidad, no impide considerar que todas ellas han formado parte de un acuerdo global calificable como infracción única y continuada, siempre que, al tiempo de establecer su responsabilidad solo se le impute por la participación que se ha acreditado en el cártel, como así sucede en este expediente.

Es este el fundamento que lleva a esta Sala a desestimar las alegaciones que algunas empresas han presentado sobre la prescripción de los hechos relativos al Convenio de 2009⁴⁴. Estas empresas basan su argumentación en la inexistencia de relación entre el concurso de 2009, primera licitación afectada por las disposiciones del Convenio celebrado el mismo año, y el concurso que ha tenido lugar en el año 2016 y alegan que en el lapso temporal entre ambos ha habido innumerables desapariciones de rutas y creación de nuevas que han sido adjudicadas por la Administración contratante a través de procedimientos negociados y de contratos menores. La defensa de esta ruptura en la continuidad de la infracción del artículo 1 de la LDC implicaría la prescripción de la conducta en aplicación del artículo 68 de la LDC, que dispone que las infracciones muy graves prescribirán a los cuatro años desde su comisión.

No obstante, como se ha venido argumentando, esta Sala considera acreditada mediante prueba indiciaria la continuidad de la infracción desde 2009 hasta la actualidad, en virtud de la firma de un acuerdo expreso en aquel año por los representantes de 21 empresas que habría condicionado la actitud futura de las entidades en el acceso al mercado a través de las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación para la adjudicación de rutas de transporte escolar en la Región de Murcia. Actitud que ha quedado corroborada en el marco de la licitación del Contrato para el periodo 2016-2018.

En el transcurso de este periodo de tiempo, la continuidad de las conductas se ha sostenido mediante la planificación de cesiones de las rutas escolares y, en su caso, compensación a las empresas cedentes de otras rutas, siguiendo el reparto que se describe en las tablas “rutas por compensar”, “rutas cedidas” y el documento excel que aportó el segundo solicitante de clemencia, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. (folios 2.965 a 2.974). La puesta en práctica de este

⁴⁴ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; AUTOCARES PELOTÓN, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A. ; AUTOCARES ÁGUILAS, S. L. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES GÓMEZ, S. A. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; AUTOCARES IBEROCAR, S. A. ; AUTOCARES MEROÑO, S. A. ; AUTOCARES RÍOS, S. A. ; AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S. L. ; BUS RÍOS, S. L. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.) ; MARCOS HIDALGO CANO, S. L. ; TRANSALHAMA, S. L. ; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L. ; TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S. A. ; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L. ; AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L. ; FENEBUS-MURCIA y FROET.

reparto, que FROET remitió por correo electrónico el 26 de septiembre de 2011 (folio 2.964), se ha verificado tanto en la resolución de la Consejería de Educación de adjudicación de la contratación del servicio público de transporte escolar para los cursos 2009-2010, 2010-2011 y 2011-2012 (folios 2.447 a 2.469), como en las propuestas de prórroga de esos contratos para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folios 2.470 a 2.500) y para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folios 2.501 a 2.534). Más adelante, se analizará la cesión y compensación de determinadas rutas en el apartado correspondiente a la individualización de la responsabilidad que han tenido determinadas empresas a título de empresas cedentes o cesionarias y, en su caso, compensadas.

Lo anterior no lleva sino a concluir que, aunque entre el concurso de 2009 (que refleja la aplicación del Convenio hasta 2012 y en las sucesivas prórrogas) y el concurso de 2016 no se repita una actuación similar por parte de las empresas participantes en las licitaciones convocadas por la Consejería de Educación (la nueva firma de un convenio), no cabe duda de que las empresas que firmaron el Convenio de 2009 y participaron en la licitación de 2016, lo hicieron en ejecución del plan que se venía realizando, al menos, siete años atrás. Al tratarse de una infracción única y continuada, siguiendo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, el término de la prescripción de 4 años se debe computar desde el día en que haya cesado.

Por tanto, no concurrirían en este caso los requisitos necesarios para que pueda considerarse prescrita la conducta en relación con la firma del Convenio de 2009.

3. Efectos de las conductas en el mercado

Tal y como señala el SRDC en su PR, por su propia naturaleza, la existencia de una restricción por objeto en la coordinación de las empresas para repartirse el mercado no requiere evaluar los efectos que las conductas han desplegado en el mercado, de acuerdo con anteriores pronunciamientos del Consejo de la CNMC y de la CNC⁴⁵. En este mismo sentido se pronuncia el Tribunal Supremo y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea⁴⁶.

En particular, un cártel como el acreditado en este expediente produce automáticamente un falseamiento significativo de la competencia, que beneficia exclusivamente a las empresas participantes en el mismo al darles una ventaja

⁴⁵ Véanse, Expte. S/0120/10, Transitarios y Expte. S/0555/15 Prosegur-Loomis.

⁴⁶ Sentencia de 13 diciembre 2012 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda). Asunto C-226/11 (Expedia Inc. contra Autorité de la concurrence y otros). En el mismo sentido, véase la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de septiembre de 2013, dictada en el ámbito del Expte. 132/2007 Cervezas de Canarias y sentencia de la AN de 8 de marzo de 2013, dictada en el ámbito del Expte. S/0091/08 Vinos finos de Jerez.

competitiva respecto al resto de competidores y al impedir o dificultar significativamente al resto de potenciales competidores entrar en el mercado de transporte escolar en la Región de Murcia, siendo sumamente perjudicial para la entidad convocante de las licitaciones, en este caso, la Consejería de Educación, repercutiendo por tanto el perjuicio producido sobre los contribuyentes.

En supuestos similares, tanto la CNC como la CNMC ya habían señalado los perniciosos efectos de la manipulación de licitaciones públicas, constitutiva de un plus de gravedad de la infracción, dado el encarecimiento del coste de estas licitaciones que debe soportar la Administración y, en última instancia, los ciudadanos como contribuyentes⁴⁷:

“Resultan inaceptables los argumentos esgrimidos por algunas empresas de que este tipo de colusión no afecta significativamente a los consumidores o de que en ausencia de ella el resultado hubiera sido el mismo. Pocas infracciones pueden dañar tanto y a una base tan amplia. Al suponer un mayor coste de la licitación y, con ello, un mayor cargo presupuestario, está afectando nada menos que a todos los contribuyentes. Merece la máxima reprobación las conductas de quienes están dispuestos a realizar bajas cercanas al 30% y se ponen de acuerdo para realizarlas del orden del 3%, dividiéndose entre los participantes ese ilícito beneficio, que no se puede ocultar resulta paralelo al perjuicio que a la Administración que convoca el concurso, y en definitiva al conjunto de los ciudadanos, ocasiona”.

Asimismo, la Audiencia Nacional ha seguido la misma línea en su sentencia de 16 de mayo de 2014, recurso núm. 643/2011:

“Respecto a la proporcionalidad hemos de considerar la afectación significativa al interés público, la concertación que examinamos alteró los precios de las licitaciones a cargo de fondos públicos, y existió un enriquecimiento sin causa para las empresas no adjudicatarias que participaron en la conducta, precisamente a cargo de dichos fondos públicos. Por otra parte, la conducta eludió las normas administrativas que garantizan la transparencia en la contratación administrativa y el acierto en la selección de la oferta más ventajosa, y tendió directamente a impedir su aplicación.”

No obstante, esta Sala considera oportuno analizar los efectos de la actuación de las empresas participantes en la conducta relativa a la contratación del servicio de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, dado que algunas de ellas no participaron en el Convenio de 2009. Todo ello, con el fin de acreditar los efectos negativos sobre el mercado de las conductas analizadas en los hechos probados, a través del encarecimiento que ha experimentado la

⁴⁷ Resolución de la CNC de 19 de octubre de 2011, Expte. S/0226/10 Licitaciones de carreteras y Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 9 de marzo de 2017, Expte. S/DC/0512/14 Transporte balear de viajeros y de 3 de diciembre de 2015, Expte. S/0481/13 Construcciones modulares.

adjudicación del Contrato por el previo reparto de algunos de los 41 lotes que lo componen, en contraste con los resultados que habría producido el mantenimiento de la libre concurrencia entre los licitadores.

Además, los resultados de este análisis de efectos también serán útiles en relación con las alegaciones que algunas de las empresas han presentado a la PR, sosteniendo la inexistencia de perjuicio causado a la Administración contratante⁴⁸.

En el caso que nos ocupa el perjuicio causado a la Administración y, en última instancia, al contribuyente, puede cuantificarse de forma fiable respecto a la licitación del Contrato para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, sobre la base de lo que esta Sala ha expuesto en el apartado relativo a los hechos que considera acreditados.

Sobre la base de estos hechos acreditados, a continuación se expone el sobrecoste que se produjo en este procedimiento de licitación, por parte de las respectivas empresas:

EMPRESA	PERJUICIO	LOTE
AUTOCARES Y TAXIS PITOÑO, S.L. y AUTOCARES PELOTÓN, S.L.	6.331,34 €	lote nº5.
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L. y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	11.885,34 €	lote nº4.
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.	8.789,36 €	lote nº7.
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	55.748,00 €	lotes nº11 y nº35.
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.	24.476,72 €	lotes nº13 y nº37.

⁴⁸ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L. , PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L. ; AUTOCARES PELOTÓN, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S. A.); MARCOS HIDALGO CANO, S. L.; TRANSALHAMA, S. L.; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L.; TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S. A.; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L.; AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.; FENEBUS-MURCIA.

FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., SÁEZ LÓPEZ ALFONSO y ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	3.982,00 €	lote nº14.
AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., FIRST CLASS BUS, S.L., AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., SÁEZ LÓPEZ ALFONSO y U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L.	36.236,20 €	lotes nº20 y nº31
AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., ANTONIO NOVA ORZÁEZ y EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L.	5.956,18 €	lote nº26.

Puede observarse fácilmente que la ejecución de un plan preconcebido por el que las empresas se han coordinado entre ellas para presentar sus ofertas al Contrato ha derivado en un perjuicio directo para las arcas públicas que asciende a **153.405,14 euros**. En concreto, en la licitación del servicio de transporte escolar para los cursos académicos 2016-2017 y 2017-2018, la concertación entre las empresas ha dado como resultado el encarecimiento de los precios de adjudicación de los respectivos lotes por encima del precio que habría resultado de haber existido una situación de competencia efectiva en el mercado. Esta diferencia de precios, entre un 6,5% y un 53,8%, tal y como se ha indicado en los hechos que esta Sala ha considerado acreditados, supone un sobrecoste que ha tenido que soportar la Consejería de Educación y que en todo caso ha repercutido, de un modo u otro, en el conjunto de los contribuyentes.

Además, ha quedado acreditado que el acuerdo del año 2009 impedía la libre entrada de nuevos operadores en el mercado (con las ventajas que esta entrada conlleva en términos de calidad y precio), limitaba la libertad de las empresas para interactuar con la Administración hasta que las asociaciones hubiesen conseguido que esta adoptara decisiones acordes con los intereses particulares de las empresas, e incluso trataba de que la Administración redactara los pliegos de contratación de manera acorde con los intereses de las empresas.

Por tanto, y al margen de que los perjuicios causados a la Administración son mayores que los estrictamente cuantificados previamente teniendo en cuenta todas las licitaciones que la Consejería ha celebrado en el periodo comprendido desde la celebración del Convenio de 2009 hasta la actualidad, esta Sala considera notables los daños tanto económicos como en términos de calidad y eficiencia que se han producido en la última licitación, dando por respondidas las alegaciones de las empresas a este respecto.

Además, esta Sala reitera que, en la medida en que nos encontramos ante una restricción por objeto, no es preciso analizar la magnitud de los efectos perniciosos para la libre competencia que, a la vista de lo acontecido y evaluado con detalle en relación con la última licitación convocada por la Consejería de Educación, han resultado indudablemente muy perjudiciales a lo largo del extenso periodo afectado por las conductas.

4. Responsabilidad de las entidades incoadas

A. Individualización de responsabilidades

Para el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de defensa de la competencia, el artículo 61 de la LDC dispone que *“serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en esta Ley”* y asimismo exige la concurrencia de dolo o negligencia en la realización de las conductas por el sujeto infractor.

Como se ha detallado en los apartados anteriores de esta resolución, las entidades incoadas, de acuerdo con su respectiva intervención individualizada, han participado en una conducta que entra dentro de la definición de cártel, consistente en el reparto de las rutas de todas las licitaciones del servicio de transporte escolar convocadas por la Consejería de Educación desde, al menos, el año 2009, estando vigente el cártel hasta junio de 2018 (cometido por por más de 20 empresas y varias asociaciones de empresas) y en el reparto de los lotes correspondientes a rutas escolares, al menos, en la licitación de la Consejería de Educación para el periodo 2016-2018.

Como se ha anunciado, habiendo quedado acreditadas y calificadas las conductas contrarias a la LDC, el artículo 63.1 de la misma norma condiciona el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de multas por parte de la Autoridad de Competencia a la concurrencia en el sujeto infractor de dolo o negligencia en la realización de la conducta imputada.

En el presente caso, la Sala considera que ha quedado ampliamente acreditado que las entidades incoadas conocían y eran conscientes de la ilicitud de las conductas desarrolladas durante el período individualizado para cada operador económico.

En relación con las empresas y asociaciones firmantes del Convenio de 2009, ha quedado acreditado en virtud del propio texto del Convenio, la documentación aportada y las declaraciones realizadas por las empresas solicitantes de clemencia, que todas las entidades participantes eran plenamente conscientes de la ilicitud de sus comportamientos, tanto en el momento de la firma como durante la ejecución del Convenio en los años posteriores, a través de la comisión de seguimiento del mismo y la efectiva adopción de acuerdos relativos al reparto de lotes de los contratos, cesión, compensación y reasignación de rutas entre las empresas licitadoras, retirada de ofertas y presentación de nuevas proposiciones. Todo ello con el fin de evitar la libre competencia en el sector, llegando incluso a prever la adopción de medidas disciplinarias contra las empresas que no respetasen los acuerdos.

Por lo que se refiere a las empresas no firmantes del Convenio de 2009 pero cuyas conductas anticompetitivas llevadas a cabo en el Contrato licitado por la Consejería de Educación para los periodos escolares 2016-2017 y 2017-2018

han quedado también acreditadas, dichas empresas eran igualmente conscientes de la ilicitud de su comportamiento y de las consecuencias que tenían tanto las ofertas de cobertura de muchas de ellas, con precios que no pensaban mantener en la adjudicación, en beneficio de sus teóricos competidores, como las ofertas a precios elevados de otras, a la espera de la realización del plan común de renuncias en cada uno de los lotes, para obtener así la adjudicación con estos precios considerablemente más caros y en perjuicio de las arcas públicas que, en definitiva, son las que financian este servicio de transporte escolar.

Los ejemplos más evidentes de esa intención de ocultar los acuerdos se encuentran en la presentación de ofertas cruzadas, renuncias a lotes ya adjudicados y compensación por cesión de las rutas, como ponen de manifiesto las pruebas que ha presentado TRAPEMUSA en su declaración de clemencia. La intención de estas prácticas no es otra que la de simular la concurrencia en la contratación pública.

Todos estos factores conducen a la conclusión de que las empresas conocían que su actuación no podía ser conforme con las más elementales reglas de la sana competencia entre competidores, de ahí que quepa considerar acreditada la concurrencia del elemento volitivo de la conducta.

Por este motivo, esta Sala considera que concurren los requisitos de dolo o negligencia de las entidades incoadas que precisa el artículo 63.1 de la LDC, sin perjuicio de que el menor grado de implicación de algunas empresas en las conductas será tenido en cuenta a la hora de determinar sus responsabilidades individuales y sanciones.

Esta Sala coincide con la apreciación del órgano de instrucción respecto a la participación de las empresas y asociaciones incoadas en las prácticas descritas, excepto en aquellos casos en los que considera que los hechos imputados han prescrito por aplicación del artículo 68 de la LDC, conforme a la siguiente determinación individualizada:

1. ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que ALFONSO SÁEZ LÓPEZ ha participado en el reparto de los lotes nº14, nº20 y nº31 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

2. La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA), ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

Como se examina posteriormente, la Sala considera que, de acuerdo con las alegaciones expuestas por ANETRA, los hechos constitutivos de infracción que se le atribuyen en el expediente corresponden a una entidad distinta, la Asociación de empresarios de servicio discrecional de viajeros de la provincia de Murcia (AESDVM-ANETRA), sobre la que no tiene responsabilidad ni control, a pesar de que fuera conocida en la región de Murcia con la denominación ANETRA-MURCIA. Por ello, no se considera responsable a ANETRA de la infracción imputada en la PR.

Si bien AESDVM-ANETRA fue incluida entre las asociaciones de empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por el tercero (folios 3617-3620), al no encontrarse incoada en el expediente, no puede ser sancionada ni declarada responsable de la infracción imputada.

3. ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. ha participado en el reparto de los lotes nº4, nº11, nº14 y nº35 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

4. ANTONIO NOVA ORZAEZ, es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que ANTONIO NOVA ORZAEZ ha participado en el reparto del lote nº26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

5. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018.

AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

Por otro lado, de los hechos acreditados se infiere que AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. ha participado en el reparto del lote nº26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

Adicionalmente AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563)⁴⁹. Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

6. AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018. Si bien es cierto que esta empresa no firmó el Convenio de 2009, aparece posteriormente en el acta de la comisión de seguimiento, de fecha 17 de febrero de 2009 (Folios 2.544 a 2.547). Igualmente, AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A. participó en el reparto de las rutas y compensación conforme al Acta de la Comisión de seguimiento, de 21 de julio de 2009 (folios 2.441 y 2.442).

AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA se encuentra igualmente incluida en las tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios

⁴⁹ El destinatario del correo electrónico es Ramón Sánchez Gil (autobuses.sanchezgil@gmail.com), administrador de la entidad AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L. desde 1996.

2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla, con el orden de compensación nº3, figura como compensada a AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA la ruta 30008901C, en compensación de otra ruta cedida por dicha empresa (30001977A).

En efecto, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la línea compensada, 3000891C IES SIERRA MINERA, se adjudicó a AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA (folio 2.452), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.477) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.506). Al mismo tiempo, la ruta cedida, 30001977A IES ISAAC PERAL, se adjudicó a AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.456), siendo prorrogada posteriormente en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.484) y asimismo en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.514), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

7. AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. ha participado en el reparto del lote nº5 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

8. AUTOCARES ÁGUILAS, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018.

Aunque no consta su firma en el Convenio de 2009, su participación en el cártel queda demostrada. AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el tercer solicitante de clemencia (folios 3617-3620) al vincularla directamente con la empresa AUTOCARES GÓMEZ, S.A., que sí tuvo un papel relevante en el reparto de rutas desde esos años⁵⁰. De hecho, Pedro Gómez García, firmante del

⁵⁰ ver individualización núm. 11.

convenio de 2009 en representación de AUTOCARES GÓMEZ, S.A., fue administrador único de AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. hasta 2012, fecha a partir de la cual el cargo de administrador único lo viene ocupando Juan Francisco Gómez Romera, firmante del convenio de 2009 en representación de JUAN GÓMEZ, S.L.

Así pues, AUTOCARES GÓMEZ, S.A. se encuentra incluida en tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra incluida igualmente en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla figura como asignada a AUTOCARES GÓMEZ la ruta 30008467I IES RICARDO ORTEGA.

De hecho, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) dicha línea correspondió a AUTOCARES GÓMEZ, S.A., siendo prorrogada posteriormente en 2012 nuevamente a AUTOCARES GÓMEZ para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.480) y en 2015 a AUTOCARES ÁGUILAS para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.508), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

Adicionalmente AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563). Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

9. AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018.

AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2.421 a 2.427) como por el tercero (folios 3.617 a 3.620) por participar en el reparto de las rutas y compensación conforme al Acta de la Comisión de seguimiento, de 21 de julio de 2009.

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a ANETRA (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. se encuentra igualmente incluida en las tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973).

En dicha tabla, en el número 38 del orden de compensación, dentro de las empresas que han cedido una línea a cambio de otra en concepto de compensación, se encuentra la entidad BELMONTE BUS, S.L., vinculada a AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. ya que Pedro Belmonte Bas ostenta el cargo de administrador de ambas.

Si bien la ruta compensada, 30010097E, se adjudicó a través de un contrato menor el 14 de septiembre de 2009, según se indica en la tabla excel, sí se adjudicó en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la línea cedida, 300010152A IES SAN ISIDRO, AUTOCARES MERONO, S.A. (folio 2.456), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.484) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.514), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

Adicionalmente AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563). Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

10. AUTOCARES ESPUÑA, S.L., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018.

AUTOCARES ESPUÑA, S.L. fue firmante del convenio de 2009 y fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

Dado que la última actuación por parte de AUTOCARES ESPUÑA, S.L. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma

11. AUTOCARES GÓMEZ, S.A., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato.

AUTOCARES GÓMEZ fue incluida entre las empresas integradas en el cártel y como integrante de la Comisión de Seguimiento que supervisaba el cártel por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES GÓMEZ fue signataria del Convenio de 2009 (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990) y asistió a la reunión de la comisión mixta del transporte escolar de 8 de enero de 2010 (folio 2553).

AUTOCARES GÓMEZ, S.A. se encuentra igualmente incluida en tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra incluida igualmente en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla figura como asignada a AUTOCARES GÓMEZ la ruta 30008467I IES RICARDO ORTEGA.

En la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) dicha línea correspondió a AUTOCARES GÓMEZ, S.A., siendo prorrogada posteriormente en 2012 nuevamente a AUTOCARES GÓMEZ para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.480) y en 2015 a AUTOCARES ÁGUILAS para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.508).

El tercer solicitante de clemencia (AUTOCARES PATERNA), afirmó que AUTOCARES GÓMEZ y AUTOCARES ÁGUILAS tenían relación y formaban parte del mismo grupo (folio 3619), por lo que se considera que la prórroga sucesiva a ambas empresas de la citada ruta 30008467I, prolonga los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2017.

La vinculación entre AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. y AUTOCARES GÓMEZ, S.A ha quedado también acreditada mediante la consulta a registros públicos de la estructura empresarial de ambas empresas. Así, es información accesible que Pedro Gómez García fue administrador único de AUTOCARES ÁGUILAS, S.L. hasta 2012 y también fue firmante del Convenio de 2009 en representación de AUTOCARES GÓMEZ, S.A., ya que fue administrador único de esa entidad hasta 2013. Además, Pedro Gómez García fue administrador único de 2012 a 2013 y actualmente es el director general y director financiero de AUTOCARES GÓMEZ, S.A.

Por otro lado, en la tabla excel mencionada, con el número 54 según el orden de compensación, se encuentra la entidad AUTOCARES GÓMEZ, S.A. como una de las empresas que han cedido una línea a cambio de otra en concepto de compensación, De este modo, AUTOCARES GÓMEZ, S.A. habría cedido la ruta 30012896G y correlativamente se le habría compensado con la ruta 30010097E.

Si bien la ruta compensada se adjudicó a través de un contrato menor el 14 de octubre de 2009, según se indica en la tabla excel, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) sí se adjudicó la línea cedida, 30012896G IES LAS SALINAS DEL MAR MENOR, a TRAVELPYM, S.L. (folio 2.467), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.497) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.526), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

12. AUTOCARES HELLÍN, S.A., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES HELLÍN, S.A. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2.421 a 2.427) como por el tercero (folios 3.617 a 3.620) por participar en el reparto de las rutas y compensación de rutas.

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES HELLÍN, S.A. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a ANETRA (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

AUTOCARES HELLÍN, S.A. se encuentra igualmente incluida en las tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada, con el número 1. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas, con el número 1 según el orden compensación, adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973).

Dado que la última actuación por parte de AUTOCARES HELLÍN, S.A. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

13. AUTOCARES IBEROCAR, S.A., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES IBEROCAR, S.A. fue firmante del convenio de 2009 y fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2.421 a 2.427), como por el tercero (folios 3.617 a 3.620), por participar en el reparto de las rutas escolares.

AUTOCARES IBEROCAR, S.A. se encuentra igualmente incluida en la tabla “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente a compensar, con el número 15.

En dicha tabla figura como adjudicada en 2008 a AUTOCARES IBEROCAR, S.A. la ruta 30011417A CEE PARA NIÑOS AUTISTAS, la cual se habría cedido a la empresa AUTOBUSES SANTA CRUZ, S.L. Esta cesión se habría llevado a cabo como prueba la resolución de la Consejería de Educación por la que se hace pública la adjudicación definitiva de la contratación del servicio público de transporte escolar para los cursos 2009-2010, 2010-2011 y 2011-2012 (folios 2.447 a 2.469), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.497) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.526), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

Adicionalmente AUTOCARES IBEROCAR, S.A. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563). Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

14. AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer y tercer solicitantes de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427 y 3.617 a 3.620). Asimismo, también fue mencionada por el primer solicitante de clemencia como integrante de la comisión de seguimiento a

través de Juan Jesús Martínez Sánchez, asistente en representación de ANETRA (folios 2.441 y 2.442).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

Dado que la última actuación por parte de AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 7 de julio de 2017, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

15. AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L. ha participado en el reparto de los lotes nº20 y nº31 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

16. AUTOCARES KLEIN, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que AUTOCARES KLEIN, S.L. ha participado en forma de U.T.E. en el reparto de los lotes nº4, nº7, nº13, nº20, nº31 y nº37 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

17. AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2.421 a 2.427) como por ella misma al autoinculparse en su declaración de clemencia (folios 2.956 a 2.958) por participar en el reparto de las rutas y compensación de rutas.

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. se encuentra igualmente incluida en la tabla “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada, con el número 21. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas, con el número 7 según el orden compensación, adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973).

Por otro lado, sobre la base de los hechos acreditados AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. ha participado en el reparto de los lotes nº4, nº7, nº11, nº13, nº35 y nº37 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

18. AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L. ha participado en el reparto de los lotes nº14, nº20 y nº31 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

19. AUTOCARES MEROÑO, S.A., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES MEROÑO fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427). A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que fue signataria del Convenio de 2009 (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990) e integrante de la Comisión de Seguimiento que reunía a las juntas de

ANETRA y FENEBUS, aunque ausente de su reunión de 25 de enero de 2010 (folio 2555).

AUTOCARES MEROÑO se encuentra igualmente incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla figuran como asignadas a AUTOCARES MEROÑO las rutas 30001977-A CE INF-PRI SANTA MARÍA DEL BUEN AIRE (cedida por AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.), 30006999-B CE INF-PRI D. BIENVENIDO CONEJERO REQUIEL (cedida por AUTOCARES PATERNA, S.L.) y 300010152A IES SAN ISIDORO (cedida por BELMONTE BUS, S.L.), clasificadas, según el orden de compensación de la tabla excel, con los números 3, 20 y 38, respectivamente. Aparte de las rutas afectadas por este juego de cesiones y compensaciones, en el nº 9 del orden de compensación, se indica que la ruta 30001746A IES ISAAC PERAL ha sido finalmente compensada a AUTOCARES MEROÑO, S.A.

En la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) todas las líneas anteriores se adjudicaron a AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.456), siendo prorrogadas posteriormente en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.484) y 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.514), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

Adicionalmente AUTOCARES MEROÑO fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563). Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

20. AUTOCARES PATERNA, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES PATERNA, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por su autoinculpación sobre su participación en el reparto de las rutas escolares (folios 3617-3620).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES PATERNA, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

AUTOCARES PATERNA, S.L. se encuentra igualmente incluida en las tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla, con el orden de compensación nº20, figura como compensada a AUTOCARES PATERNA, S.L. la ruta 30002222B, en compensación de otra ruta cedida por dicha empresa (30006999B).

En efecto, si bien la adjudicación de la ruta compensada se produjo a través de un contrato menor con fecha de 12 de septiembre de 2009, tal y como consta en la tabla excel, sí se adjudicó en la licitación de 2009 la ruta cedida por AUTOCARES PATERNA, S.L., 30006999B CE INF-PRI D. BIENVENIDO CONEJERO REQUIEL, se adjudicó a AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.456), siendo prorrogada posteriormente en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.484) y asimismo en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.514), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

21. AUTOCARES PELOTÓN, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que AUTOCARES PELOTÓN, S.L. ha participado en el reparto del lote nº5 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

22. AUTOCARES RÍOS, S.A., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

AUTOCARES RÍOS, S.A. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES RÍOS, S.A. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a ANETRA (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990) y asistió a la

reunión de la comisión mixta del transporte escolar de 8 de enero de 2010 (folio 2553).

AUTOCARES RÍOS, S.A. se encuentra igualmente incluida en la tabla “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente a compensar. En dicha tabla figura como adjudicadas en 2008 a AUTOCARES RÍOS, S.A. las rutas 30012860D y 30013566-B, las cuales se habrían cedido a las empresas AUTOCARES BENIEL, S.L. y AUTOBUSES MAR MENOR, S.L, respectivamente. Esta cesión se habría llevado a cabo como prueba la resolución de la Consejería de Educación por la que se hace pública la adjudicación definitiva de la contratación del servicio público de transporte escolar para los cursos 2009-2010, 2010-2011 y 2011-2012 (folios 2.447 a 2.469).

Por otro lado, la empresa AUTOCARES RÍOS, S.A. se encuentra vinculada con AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., cuyo análisis individualizado se realiza en el siguiente apartado⁵¹.

Adicionalmente AUTOCARES RÍOS, S.A. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563)⁵². Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

23. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, de los hechos acreditados se infiere que AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L. ha participado en U.T.E. en el reparto de los lotes nº4, nº7, nº13, nº20, nº31 y nº37 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

24. AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar

⁵¹ Joaquín Ríos ostenta los cargos de vicepresidente y director general de AUTOCARES RÍOS, S.A., así como el de presidente de AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.

⁵² Juan José Ríos Guardiola, representante de AUTOCARES RÍOS, S.L. es el destinatario del correo, aunque la dirección que emplea es info@selectabus.es.

en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato en junio de 2018.

AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por el tercero (folios 3617-3620). Igualmente fue incluida por el primer solicitante de clemencia como integrante de la Comisión de Seguimiento que supervisaba el cártel (folio 2.441 y 2.442)

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990) y asistió a la reunión comisión mixta transporte escolar de 8 de enero de 2010 (folio 2553) y a la reunión de las juntas ANETRA-FENEBUS de 25 de enero de 2010 (folio 2555).

AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO se encuentra igualmente incluida en tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra incluida igualmente en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla, con el orden de compensación nº9, figura la ruta 30004139-A que AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO habría de ceder aunque, finalmente, fue adjudicada a él mismo, por lo que la ruta 30001746-A, que en un primer momento le iba a servir de compensación, ahora se destina a AUTOCARES MEROÑO, S.A.

En efecto, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la línea 30004139-A CE INF-PRI MANUELA ROMERO se adjudicó a AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO (folio 2.458), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.485) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.515). Al mismo tiempo, la ruta compensada según consta en el excel, 30001746-A IES ISAAC PERAL, se adjudicó a AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.456), siendo prorrogada posteriormente en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.484) y asimismo en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.514), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

Adicionalmente AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563). Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

25. BUS RÍOS, S.L., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

BUS RÍOS, S.L. fue firmante del convenio de 2009 asociada a ANETRA (folios 2.428 a 2.439 y 2.984 a 2.990) y fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que BUS RÍOS, S.L. fue signataria del Convenio de 2009, asociada a ANETRA (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

Dado que la última actuación por parte de BUS RÍOS S.L. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

26. BUSMAR, S.L., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

BUSMAR, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por el tercero (folios 3617-3620). Igualmente fue incluida por el primer solicitante de clemencia como integrante de la Comisión de Seguimiento que supervisaba el cártel (folios 2.441 y 2.442).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que BUSMAR, S.L. fue signataria del Convenio de 2009, asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439 y 2.984 a 2.990).

Dado que la última actuación por parte de BUSMAR S.L. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

27. EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte

escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, en virtud de los hechos acreditados, EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. ha participado en el reparto del lote nº26 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

28. Asociación Regional de Empresarios de Transportes de Viajeros de Murcia (FENEBUS-MURCIA), es responsable por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

FENEBUS-MURCIA fue incluida entre las asociaciones de empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por el tercero (folios 3617-3620).

Además, FENEBUS-MURCIA ha participado el cártel en condición de colaborador necesario, pues las conductas derivadas del Convenio de 2009 se mantienen hasta la licitación para el período 2016-2018 gracias a la organización, coordinación y seguimiento del mismo por FENEBUS-MURCIA, a través de la comisión creada al efecto.

29. FIRST CLASS BUS, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, en virtud de los hechos acreditados, FIRST CLASS BUS, S.L. ha participado en el reparto de los lotes nº14, nº20, y nº31 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

30. Federación regional de organizaciones empresariales de transporte de Murcia (FROET), es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

FROET fue incluida entre las asociaciones de empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por el tercero (folios 3617-3620).

Además, FROET ha participado el cártel en condición de colaborador necesario, pues las conductas derivadas del Convenio de 2009 se mantienen hasta la licitación para el período 2016-2018 gracias a la organización, coordinación y seguimiento del mismo por FROET, a través de la comisión creada al efecto.

En particular, FROET fue la asociación encargada del envío del correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 en el que se incluía adjunta la tabla excel de reparto y compensación de rutas escolares (folios 2970-2973).

Posteriormente, mediante el correo electrónico de 21 de agosto de 2012, FROET instaba a las empresas a que se abstuvieran de responder a las ofertas que les había remitido la Consejería de Educación hasta que la Comisión de seguimiento se pusiera en contacto con cada una de ellas (Folio 2.536) y en el mismo sentido, en el correo de 4 de enero de 2013, FROET aconsejaba a las empresas que no indicaran a la Consejería las rutas que realizarían hasta que se solucionaran todas las dudas (folios 2.541 y 2.542).

Igualmente, fue desde una cuenta de FROET desde donde Antonio Fernando Torres envió el correo electrónico de 7 de mayo de 2018 en el que se ordenaba a varias empresas, identificadas en su apartado de individualización correspondiente, que no aceptaran las prórrogas que la Consejería de Educación les pudiera proponer (folios 2.558 a 2.563)⁵³.

31. **LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L.**, ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L. fue firmante del convenio de 2009, asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439 y 2.984 a 2.990) y fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

⁵³ El destinatario del correo electrónico es “Hidalgo Bus Ginés (hidalgobus@gmail.com)”, siendo Ginés Hidalgo Valverde administrador de la entidad MARCOS HIDALGO CANO, S.L. desde el año 2011.

Dado que la última actuación por parte de LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

32. LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. (actualmente, INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A.), ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. fue firmante del convenio de 2009, asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439 y 2.984 a 2.990) y fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

Dado que la última actuación por parte de LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

33. MARCOS HIDALGO CANO, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato. Si bien es cierto que esta empresa no firmó el Convenio de 2009, aparece posteriormente en el acta de la comisión de seguimiento, de fecha 17 de febrero de 2009 (folios 2.544 a 2.547).

MARCOS HIDALGO CANO, S.L. se encuentra igualmente incluida en las tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En dicha tabla, en el número 12 del orden de compensación, dentro de las empresas que han cedido una línea a cambio de otra en concepto de compensación, se encuentra la entidad HIDALGO VALVERDE, GINÉS, vinculada a MARCOS HIDALGO CANO, S.L. ya que Ginés Hidalgo Valverde ostenta el cargo de administrador de esta última entidad.

Si bien la ruta compensada se adjudicó a través de un contrato menor el 14 de septiembre de 2009, según se indica en la tabla excel, si se adjudicó en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la línea cedida, 300010152A IES SAN ISIDRO, AUTOCARES MEROÑO, S.A. (folio 2.456), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.484) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.514), manteniéndose los efectos del reparto efectuado en 2009 hasta 2018.

Adicionalmente MARCOS HIDALGO CANO, S.L. fue destinataria del correo electrónico de 7 de mayo de 2018, enviado desde FROET a varias empresas ordenando a las mismas no aceptar las prórrogas (folios 2.558 a 2.563)⁵⁴. Firma dicho correo el antiguo CEO de TRAPEMUSA, considerado por esta empresa en su declaración de clemencia como organizador del cártel investigado.

34. PREMIER BUS, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del Contrato para los ejercicios 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del Contrato en junio de 2018.

En particular, en virtud de los hechos acreditados, PREMIER BUS, S.L. ha participado en U.T.E. en el reparto de los lotes nº4, nº7, nº13, nº20, nº31 y nº37 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

35. TRANSALHAMA, S.L., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

TRANSALHAMA, S.L. fue firmante del convenio de 2009 asociada a ANETRA (folios 2.428 a 2.439 y 2.984 a 2.990) y fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427).

⁵⁴ El destinatario del correo electrónico es "Hidalgo Bus Ginés (hidalgobus@gmail.com)", siendo Ginés Hidalgo Valverde administrador de la entidad MARCOS HIDALGO CANO, S.L. desde el año 2011.

Dado que la última actuación por parte de LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

36. TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L., es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por el primer solicitante de clemencia (folios 2421-2427) como por el tercero (folios 3617-3620), vinculada a BUSMAR, S.L.

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. se encuentra igualmente incluida en las tablas “Rutas por compensar” (folios 2965-2967) y “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria 2008 cedente y compensada. Se encuentra también incluida en la tabla excel de reparto y compensación de rutas adjunta al correo electrónico de 26 de septiembre de 2011 (folios 2970-2973). En virtud de dicha tabla, la entidad TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. es objeto de varias cesiones y correlativas compensaciones clasificadas con los números de compensación 11, 12, 17 y 18.

En primer lugar, con el orden de compensación nº11, figura como compensada a TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. la ruta 30005466B, en compensación de otra ruta cedida por dicha empresa (30004267B).

Si bien la ruta compensada se adjudicó a través de un contrato menor el 14 de septiembre de 2009, como consta en la tabla excel, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la ruta cedida, 30004267B CE INF-PRI NUESTRA SEÑORA DE FÁTIMA, se adjudicó a CIEZABUS, SOC.COOP. (folio 2.460), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.489) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.518).

En segundo lugar, con el orden de compensación nº12, figura como compensada a TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. la ruta 30005466C, en compensación de otra ruta cedida por dicha empresa (30004267D).

Si bien la ruta compensada se adjudicó a través de un contrato menor el 14 de septiembre de 2009, como consta en la tabla excel, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la ruta cedida, 30004267D CE INF-PRI NUESTRA SEÑORA DE FÁTIMA, se adjudicó a GINÉS HIDALGO VALVERDE (folio 2.462). Esta ruta fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.490) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.519).

En tercer lugar, con el orden de compensación nº17, figura como compensada a TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. la ruta 30005466E, en compensación de otra ruta cedida por dicha empresa (30006823A).

Si bien la ruta compensada se adjudicó a través de un contrato menor el 14 de septiembre de 2009, como consta en la tabla excel, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la ruta cedida, 30006823A IES POETA JULIÁN ANDUGAR, se adjudicó a AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L. (folio 2.457), ruta que fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.485).

Finalmente, con el orden de compensación nº18, figura como compensada a TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L. la ruta 30010899F, en compensación de otra ruta cedida por dicha empresa (30006823D). Si bien la ruta compensada se adjudicó a través de un contrato menor el 15 de octubre de 2009, como consta en la tabla excel, en la licitación de 2009 (folios 2.447 a 2.469) la ruta cedida, 30006823D IES POETA JULIÁN ANDUGAR, se adjudicó a MONTE BUS, S.L. (folio 2.464). Esta ruta fue posteriormente prorrogada en 2012 para los cursos 2012-2013, 2013-2014 y 2014-2015 (folio 2.493) y en 2015 para los cursos 2015-2016, 2016-2017 y 2017-2018 (folio 2.522).

37. TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A., ha sido imputada en la PR por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. fue incluida entre las empresas integradas en el cártel por el primer solicitante de clemencia por participar en el reparto de las rutas (folios 2.421 a 2.427). Asimismo, también fue mencionada por el primer solicitante de clemencia como

integrante de la comisión de seguimiento a través de Francisco García Martínez, asistente en representación de FENEBUS (folio 2.441 y 2.442).

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439; y 2.984 a 2.990).

TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. se encuentra igualmente incluida en la tabla “Cedidas” (folios 2968-2969) de 12 de septiembre de 2009, como adjudicataria en 2008 cedente a compensar, con el número de orden 18.

Dado que la última actuación por parte de TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A. en los hechos constitutivos de infracción que se encuentra acreditada en el expediente data de 2009, y teniendo en cuenta que la notificación de su incoación se produjo el 10 de julio de 2018, **su participación en la infracción habría prescrito**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de la LDC, por lo que no puede ser declarada responsable de la misma.

38. TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A. (TRAPEMUSA), es responsable de una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del Contrato.

TRAPEMUSA fue incluida entre las empresas integradas en el cártel tanto por su propia declaración de clemencia en la que se autoinculpa haber participado en el reparto de las rutas escolares (folios 2421-2427) como por la del tercero (folios 3617-3620). Igualmente fue incluida en su declaración de clemencia como integrante de la Comisión de Seguimiento que supervisaba el cártel (folios 2.441 a 2.442)

A través de la documentación incorporada al expediente se ha acreditado que TRAPEMUSA fue signataria del Convenio de 2009 asociada a FENEBUS (folios 2.428 a 2.439 y 2.984 a 2.990).

En virtud de los hechos acreditados, TRAPEMUSA ha participado en el reparto del lote nº34 del contrato convocado por la Consejería para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

B. Sobre la responsabilidad de ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, única persona física incoada.

Esta Sala estima necesario hacer una breve referencia a ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, parte incoada a la que en varios documentos de la fase de instrucción se ha referido el SRDC también como SÁEZ LÓPEZ ALFONSO. En cualquier caso, conviene llamar la atención sobre el hecho de que ALFONSO SÁEZ LÓPEZ es la única persona física de entre todas las partes incoadas en este expediente, así como que lo es, no en calidad de director de una empresa, sino como trabajador autónomo que desarrolla la actividad de transporte discrecional, regular y de uso especial (escolar).

Tal y como ha manifestado en su contestación al requerimiento de información que le dirigió el SRDC, ALFONSO SÁEZ LÓPEZ ha realizado contratos con la Consejería de Educación durante los años 2007 y 2017. En particular, durante la celebración de la última licitación para los períodos 2016-2018, presentó la renuncia a la adjudicación del lote nº14 con la condición de que se mantuviera la renuncia a ese lote de la empresa ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.

C. Supuesto de escisión empresarial de la entidad LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A.

Con motivo de la respuesta al requerimiento de información sobre volúmenes de negocio realizado por el SRDC, se ha puesto de manifiesto la situación de cese de actividad y traspaso de la misma junto con la correspondiente transmisión de activos de LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. a INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.L.

En concreto, a día 31 de octubre de 2013, LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. se escindió de manera total a favor de las entidades INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. e INMOBUS INVERSIONES PATRIMONIALES, S.L., tal y como se pone de manifiesto en las escrituras que INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. ha remitido al SRDC (folios 3.772 a 3.898).

Dado que las actividades en que INMOBUS INVERSIONES PATRIMONIALES, S.L. ha sucedido a LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. son ajenas a este expediente⁵⁵, la incoación que incluye a LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A. debe considerarse referida a INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A., cuyo objeto social, de conformidad con lo plasmado en las escrituras de escisión, es la instalación, construcción, prestación, explotación y desarrollo de (folios 3.781 a 3.783):

⁵⁵ Su objeto social es, en síntesis, el estudio, preparación, promoción, desarrollo y ejecución de todo tipo de negocios inmobiliarios, la compra, venta, arrendamiento y explotación, en cualquier forma de inmuebles, así como la promoción, urbanización, construcción y venta de los mismos (folio 3.786).

“a) Transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril, con aporte de tracción, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario. Asimismo, podrá prestar, para sí misma o terceros, Servicios A.C.A. (Adicionales, Complementarios y Auxiliares), servicios a bordo de los trenes, mantenimiento y reparación de material ferroviario y otros servicios y actividades relacionados con el ferrocarril;

b) Toda clase de servicios de transporte mediante cualquier modo y por cualquier medio y en especial los servicios discrecionales. Y regulares permanentes de uso general de viajeros, equipajes y encargos por carretera;

c) Alquiler y arrendamiento de todo tipo de vehículos con y sin conductor;

d) Estaciones de autobuses, centros de distribución de mercancías y agencias de transporte en todas las modalidades;

e) Estaciones de servicio de carburantes, aparcamientos o estacionamientos de vehículos, garajes y talleres en su forma más amplia y completa, incluida la construcción de carrocerías;

f) El comercio en todas sus formas, incluso en comisión;

g) La adquisición, arrendamiento, explotación y enajenación de toda clase de bienes muebles e inmuebles y la realización de toda clase de obras y construcciones que tengan relación con las actividades antes descritas;

h) El asesoramiento, asistencia técnica y cuantos servicios de representación, agencia, gestión y mediación resulten necesarios en la contratación, oferta, organización o realización de transportes de cualquier tipo o modalidad;

i) En general, cuantas actividades industriales y comerciales, no enumeradas en apartados anteriores, tengan relación con el transporte.

La actividad que efectivamente realiza la sociedad es el transporte terrestre de pasajeros, siendo el código de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (C.N.A.E.) el 49.39.”

Por tanto, es la propia entidad INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. quien comunica al SRDC la escisión de LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A., motivo por el que señala que no ha podido acceder a la sede electrónica donde se encontraba alojado el requerimiento de aportación de volumen de negocio de la empresa durante el ejercicio 2017.

A este respecto es preciso traer a colación la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica como criterio de modulación del principio de responsabilidad personal. Así, en los supuestos en los que no existe ninguna persona jurídica a la que atribuir responsabilidad por la infracción, bien porque ha dejado de existir jurídica o económicamente, bien porque los activos

involucrados en la conducta han sido transferidos, se aplica el principio de continuidad económica, y se traslada la responsabilidad por la infracción a la empresa subsistente, sucesora o adquirente⁵⁶.

Asimismo, el escrito de alegaciones a la PR que ha presentado INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. (folios 5.170 a 5.200) demuestra que la entidad ha podido ejercer su derecho a la defensa y hacer valer sus pretensiones con anterioridad a la emisión de la presente resolución.

Todo lo anterior habría sido tenido en cuenta a la hora de determinar la responsabilidad derivada de la multa correspondiente a la conducta de INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. No obstante, como se ha señalado anteriormente, la posible responsabilidad de esta empresa se considera prescrita.

D. Sobre la no acreditación de conductas anticompetitivas y el archivo de las actuaciones seguidas contra la empresa AUTOCARES RAVIGO, S.L.

Como ha indicado el SRDC, respecto a la empresa AUTOCARES RAVIGO, S.L., que se encontraba entre los primeros incoados en el expediente, no ha quedado acreditada la realización de conductas prohibidas por la LDC.

Por un lado, esta empresa, con sede en Barcelona, no pertenece ni ha pertenecido a las asociaciones regionales del sector implicadas en las conductas investigadas. Tampoco ha renunciado a ninguna de las rutas ni se ha visto beneficiada por las renunciaciones de otros licitadores en el contrato objeto de denuncia.

Además, la entidad declara haber sido visitada por un representante de uno de los licitadores para ofrecerles una cantidad de dinero a cambio de la renuncia a la ruta que les había sido adjudicada (lote nº3), proposición que la empresa no aceptó, ya que, según argumentan, estaban realmente interesados en prestar el servicio objeto del contrato⁵⁷.

56 Vid. Asuntos TJUE C-40/73, Suiker Unie; C-49/92P ANIC, C 29/83, Compagnie Royale Asturienne des Mines, SA, C-204/00 y otros P Alborg Portland; Asuntos TGUE T-6/89 Enichem, T- 134/1994 NMH Stahlwerke, T-348/08, Aragonesas Industrias y Energíy, SAU v Commission, and T- 349/08, Uralita SA v Commission. En similares términos la sentencia de la Audiencia Nacional de 11 de febrero de 2013 en relación al Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas y la sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de 16/12/2015 (rec.1973/2014) en relación al Expte. S/0120/08 Transitarios. Asimismo, entre otras, Resoluciones CNMC de 22 de septiembre de 2014 (Expte. S/0428/12 PALÉS) y de 6 de noviembre de 2014 (Expte. S/0430/12 Recogida de papel).

⁵⁷ Requerida esta empresa por el SRDC para aportar más información relativa a la proposición recibida, contesta que no dispone de más datos que los que figuran en sus alegaciones: que se presentó alguien con el nombre de « Sr. Marín ».

Atendiendo a la propuesta del SRDC, esta Sala considera que procede el archivo de las actuaciones seguidas contra AUTOCARES RAVIGO, S.L., por no haber quedado acreditada la comisión de infracción por dicha empresa.

E. Sobre la no acreditación de conductas anticompetitivas y el archivo de las actuaciones seguidas contra ANETRA.

La asociación ANETRA es una asociación de ámbito nacional de carácter profesional y sin ánimo de lucro que se compone tanto de personas físicas y jurídicas como de asociaciones provinciales o territoriales, todas ellas dedicadas a la actividad del transporte de viajeros por carretera.

ANETRA, que ha sido parte incoada en la ampliación del acuerdo de incoación que dio lugar al PCH 2, defiende en sus alegaciones a la PR que no es responsable de los hechos que se le imputan por las conductas atribuidas a ANETRA-MURCIA, asociación que, como consta en los hechos acreditados, firmó el Convenio de 2009 y participó en la comisión de seguimiento que fue un instrumento necesario para la continuidad del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia.

Por un lado, ANETRA alega que la Asociación provincial de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de Murcia (AESDVM), que ha venido operando en la región de Murcia con la denominación ANETRA-MURCIA, nunca ha estado asociada a ANETRA y sin embargo habría utilizado la marca comercial de ésta última de forma reiterada, aprovechándose de su prestigio y reputación. A este respecto, ANETRA ha requerido formalmente a AESDVM a que cese en la apropiación indebida de su denominación, con fecha 23 de noviembre de 2018 (folios 6.158 y 6.159).

Asimismo, ANETRA alega que, contrariamente a lo afirmado en la PR, ni AESDVM es el representante legal de ANETRA en Murcia, ni cabe tampoco atribuir a ésta última responsabilidad por el hecho de que hasta 2013, fecha en que AESDVM adquiere personalidad jurídica propia, ANETRA era la única asociación existente.

Por otro lado, esta Sala coincide con el SRDC en que el comportamiento colusorio de AESDVM se encuentra ya en su mayor parte recogido en las infracciones imputadas a las empresas y entidades incoadas en el expediente. Prueba de ello es el hecho de que su domicilio social sea el mismo al de FROET, por lo que cabe suponer que es FROET quien ha dado soporte a las reuniones y conductas de AESDVM, así como el hecho de que el resto de firmantes del Convenio de 2009 en representación de AESDVM (identificada como ANETRA-MURCIA) corresponde a empresas ya incoadas en el expediente. Por tanto, no se considera que concurren las circunstancias que puedan justificar la realización de actuaciones complementarias en la fase de resolución.

No obstante, ha quedado acreditado que ANETRA es una asociación nacional cuya única presencia en la Región de Murcia se canaliza a través de FROET⁵⁸, pero que en ningún caso es su representante territorial, ya que, como cualquier entidad afiliada, goza de plena autonomía e independencia funcional. De hecho, ninguna de las empresas imputadas que han suscrito el Convenio de 2009 son o han sido en ese momento afiliadas a ANETRA.

Ello lleva a esta Sala a concluir que al atribuir a ANETRA responsabilidad por las prácticas que han podido llevar a cabo, por un lado, FROET hasta 2017 por su afiliación y, por otro lado, AESDVM por el uso de la denominación ANETRA-MURCIA en la realización de prácticas anticompetitivas, excedería de los límites a los que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en línea con la apreciación de las pruebas indiciarias desarrollada anteriormente, somete a la vinculación entre las empresas⁵⁹:

“Tal apreciación ha de efectuarse examinando los elementos de prueba y de información, no de forma aislada, sino atendiendo al contexto en el que se insertan. En efecto, el Consejo cumple la carga de la prueba que le corresponde si pone de manifiesto ante el juez de la Unión un conjunto de indicios suficientemente precisos, concretos y concordantes que permitan acreditar un vínculo suficiente entre la entidad sometida a una medida de congelación de sus fondos y el régimen o, en general, las situaciones que se pretende combatir.”

Asimismo, esta Sala tampoco entiende la justificación sobre la que se ampara el SRDC para atribuir responsabilidad a ANETRA por ser la única asociación existente hasta la creación y adquisición de personalidad jurídica propia de AESDVM en 2013.

En consecuencia, por no entender justificado el vínculo suficiente entre ANETRA y AESDVM, esta Sala considera que procede al archivo de las actuaciones seguidas contra ANETRA ya que no queda acreditada la comisión de infracción por dicha asociación.

5. Exención del pago de la multa a TRAPEMUSA y reducciones a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L.

El SRDC ha propuesto a esta Sala que, en aplicación del programa de clemencia, se exima del pago de la multa a TRAPEMUSA de acuerdo con la exención condicional concedida, de conformidad con los artículos 65.1.a) de la LDC y 47.1 del RDC. Por otro lado, también ha solicitado a esta Sala que reduzca

⁵⁸ FROET perteneció a ANETRA durante todo el periodo de infracción hasta el 31 de diciembre de 2017.

⁵⁹ Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de julio de 2017, *Badica y Kardiam/Consejo*, T-619/15.

en un 40% el importe de la multa correspondiente a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., y en un 30% el importe de la multa correspondiente a AUTOCARES PATERNA, S.L., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC, puesto que una vez valorado el contenido de la solicitud de reducción del importe de la multa presentada, el SRDC considera que han aportado un valor añadido significativo.

Una vez analizada y valorada la propuesta del SRDC, esta Sala acoge favorablemente la misma, y considera que procede aplicar la exención y las reducciones del pago de la multa propuestas por el órgano instructor, toda vez que tanto la información facilitada como la actitud de las empresas solicitantes de clemencia a lo largo del procedimiento cumplen estrictamente con los requisitos exigidos en los artículos 65 y 66 de la LDC y las normas en desarrollo de éste, incluido el programa de clemencia.

Como esta Sala ha señalado, tanto la jurisprudencia como la práctica nacional y de la Unión Europea consideran de relevante valor las pruebas presentadas por el declarante de clemencia, otorgándoles, *a priori*, la condición de pruebas especialmente fiables. Todo ello sin perjuicio de que dichas pruebas puedan ser matizadas o reforzadas al realizarse un análisis en conjunto que tenga en consideración el resto de hechos acreditados.

En efecto, la información aportada por TRAPEMUSA, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A. en sus solicitudes de clemencia fueron determinantes para el presente expediente hasta el punto de motivar una ampliación de la incoación a 19 empresas y 3 asociaciones de empresas del sector.

En este caso concreto, la información aportada por las solicitantes de clemencia ha incluido pruebas que han permitido verificar reuniones, comunicaciones y contactos a través de correos electrónicos entre las asociaciones y las empresas del transporte escolar que se venían produciendo, al menos, desde el año 2009. En particular, se declara que la concertación no se circunscribe únicamente a los cursos 2016-2017 y 2017-2018 como se señalaba en la denuncia de la Consejería de Educación, sino que venía realizándose desde hace tiempo dando lugar a la firma de un convenio en julio de 2009, aportando copias del mismo.

Varias de las empresas incoadas han manifestado en sus alegaciones a la PR que la declaración de TRAPEMUSA no habría de ser tomada en consideración por la razón de que no era una de las empresas investigadas en el momento de realizarla⁶⁰.

⁶⁰ AUTOCARES ÁGUILAS, S. L. ; AUTOCARES GÓMEZ, S. A. ; AUTOCARES MEROÑO, S. A. ; AUTOCARES RÍOS, S. A. ; AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S. L. y BUS RÍOS, S. L.

A este respecto, esta Sala considera que TRAPEMUSA, al igual que el resto de solicitantes de clemencia, cumplen los requisitos legales necesarios y no aprecia en las solicitudes otro motivo que el de revelar la realidad sobre el funcionamiento del cártel, colaborar con el SRDC y, conforme a lo dispuesto en la LDC, poder optar así a las exenciones o reducciones de las multas que procedan.

En efecto, TRAPEMUSA facilitó la información y elementos de prueba que permitieron al SRDC ampliar la incoación a 19 empresas y 3 asociaciones en el presente procedimiento sancionador, por lo que queda fuera de toda duda que las citadas pruebas presentadas cumplen con los criterios fijados en el artículo 65 de la LDC y en la Comunicación de 19 de junio de 2013, de la Comisión Nacional de la Competencia, sobre el Programa de Clemencia.

Sentadas estas bases, por lo que respecta a la situación de TRAPEMUSA en el momento de efectuar su declaración de clemencia, como empresa que no se encontraba imputada en el PCH 1, esta Sala considera que en aquel momento del procedimiento cualquier otra empresa de las imputadas podría haberse adelantado a ella y solicitado la clemencia, con lo que se habría ampliado el expediente igualmente e imputado responsabilidades a TRAPEMUSA con las nuevas pruebas..

En definitiva, las evidencias presentadas por ambas empresas han permitido a la DC investigar los hechos y obtener las pruebas necesarias para iniciar e instruir el procedimiento sancionador, por lo que han supuesto un valor esencial para este expediente y han permitido acreditar la existencia de las infracciones aquí sancionadas. El fin último del programa de clemencia es la detección, como sucede en este caso, de un cártel en el que se han coordinado conductas en relación con las licitaciones que ha convocado la Consejería de Educación durante el periodo de la infracción, y este es el objetivo que debe prevalecer sobre cualquier otra consideración carente de sustento probatorio.

QUINTO. OTRAS ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN Y CUESTIONES PLANTEADAS EN FASE DE RESOLUCIÓN

1. Sobre la falta de competencia del órgano instructor

En sus escritos de alegaciones a la PR, varias empresas defienden la falta de competencia del SRDC en la instrucción del procedimiento sobre la base de que el mercado afectado por el mismo es de carácter nacional y no autonómico⁶¹.

⁶¹ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; AUTOCARES PELOTÓN, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A.; AUTOCARES BELMONTE

Estas empresas argumentan que aunque la autoridad convocante, la Consejería de Educación, circunscribe sus funciones al territorio de la Región de Murcia, desde el lado de la oferta se han presentado empresas que no pertenecen a dicha región, y cuya actividad empresarial se desarrolla fuera de sus respectivas Comunidades Autónomas. En efecto, como se ha señalado anteriormente, tal sería el caso de las empresas PELOTÓN, S.L., AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. o AUTOCARES HELLÍN, S.A., pertenecientes a Castilla-La Mancha, así como AUTOCARES RAVIGO, S.L., localizada en Cataluña.

Como ha indicado la CNC y la CNMC⁶² y de acuerdo con la Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa de la Unión Europea en materia de competencia (97/C 372/03, DOUE de 9 de diciembre de 1997), comprende la zona en que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de productos y de prestación de los servicios de referencia, en que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia prevalecientes son sensiblemente distintas a aquéllas.

Del análisis anterior, que ha sido confirmado por la AN⁶³, se deriva que el criterio para la asignación entre el Estado y las CCAA de la competencia para perseguir

HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S. A.) ; MARCOS HIDALGO CANO, S. L. ; TRANSALHAMA, S. L. ; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L. ; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L. y AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.

⁶² Resolución de la CNC de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y Resoluciones de la CNMC de 26 de junio de 2014, Expte. S/0445/12 Equipos contra incendios; de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/12, Rodamientos Ferroviarios; de 5 de marzo de 2015, Exptes. S/0486/13 Concesionarios TOYOTA, Expte. S/0489/13 CONCESIONARIOS OPEL, Expte S/0488/1313 CONCESIONARIOS HYUNDAI, Expte. S/0487/13 CONCESIONARIOS LAND ROVER; de 28 de mayo de 2015 Expte. S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW; de 23 de julio de 2015, Expte. S/0482/13 FABRICANTES DE AUTOMÓVILES; de 3 de diciembre de 2015, Expte. S/0481/13 CONSTRUCCIONES MODULARES; de 26 de mayo de 2016, Expte. S/0504/14 AIO y de 15 de diciembre de 2016, Expte. S/DC/0538/14 Servicios Fotográficos.

⁶³ Resoluciones del Consejo de la CNC de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relacionados; de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11 Coches de alquiler; resolución de la CNMC de 8 de marzo de 2018 (Expte. S/DC/0578/16 MENSAJERÍA Y PAQUETERÍA EMPRESARIAL) y sentencias de la AN de 30 de noviembre y 12 y 27 de diciembre de 2013 y 26 de marzo de 2014, desestimando recursos contra la Resolución de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relacionados y sentencia de la AN de 8 de marzo de 2013, rec. núm. 540/2010, confirmada por Sentencia del TS de 30 de enero de 2015.

y sancionar las conductas restrictivas de la competencia no lo constituye la naturaleza nacional, autonómica o local del mercado de producto relevante, sino el ámbito geográfico infra o supra autonómico de los efectos restrictivos que produce o puede producir una determinada conducta

En este supuesto, los efectos que la infracción analizada ha producido sobre la competencia efectiva se circunscriben al territorio de la Región de Murcia.

En consecuencia, esta Sala rechaza las alegaciones fundadas en la falta de competencia del SRDC, al ser el órgano competente para realizar la instrucción de este expediente.

2. Sobre aspectos procedimentales en la fase de instrucción

A. Sobre la nulidad del acuerdo de ampliación de la incoación

Varias empresas han alegado la nulidad del acuerdo de ampliación de la incoación, al considerar que el expediente se amplía a conductas ajenas y distintas de las consideradas en primer término, con las que no guardan relación directa, así como por haberse producido cuando ya estaba cerrada la fase de instrucción⁶⁴.

Conviene aclarar que el SRDC ha realizado una ampliación de la incoación, tanto de las partes incoadas como de los hechos investigados, como consecuencia de la presentación de la primera solicitud de clemencia por TRAPEMUSA, dadas las nuevas circunstancias del expediente y a la vista del mayor número de empresas implicadas, conductas realizadas y periodo afectado respecto a los inicialmente considerados.

Por lo tanto, esta Sala considera que el acto administrativo por el que el SRDC amplió la incoación es conforme a derecho, de acuerdo con el artículo 49 de la LDC y el artículo 28 del RDC. Igualmente es conforme al artículo 34 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

⁶⁴ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; AUTOCARES PELOTÓN, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A. ; AUTOCARES ÁGUILAS, S. L. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES GÓMEZ, S. A. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; AUTOCARES IBEROCAR, S. A. ; AUTOCARES MEROÑO, S. A. ; AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S. L. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S. A.) ; MARCOS HIDALGO CANO, S. L. ; TRANSALHAMA, S. L. ; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L. ; TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S. A. ; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L. ; AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L. ; FENEBUS-MURCIA y FROET.

Por otra parte, el plazo de los 12 meses de instrucción comienza a contar a partir de la fecha del acuerdo de incoación, conforme al art. 28.4 del RDC, y dicho acuerdo se dictó con fecha 7 de julio de 2017, por lo que hasta el 7 de julio de 2018 no habrían transcurrido los 12 meses de plazo de instrucción, con lo cual el acuerdo de ampliación del plazo máximo de resolución de fecha 25 de junio de 2018 se dictó dentro del plazo de instrucción inicial del procedimiento y, además, se hizo de forma motivada, conforme al artículo 37.4 de la LDC.

En último lugar, en relación con la alegación de que la Administración tenía el deber de declarar el cierre de la fase de instrucción con fecha 25 de mayo de 2018, esta Sala reitera lo señalado por el SRDC. En este sentido, si bien el PCH1 se dictó con fecha 4 de mayo de 2018, hay que recordar que el plazo de 15 días hábiles para alegaciones comienza a contar a partir del día siguiente a aquel en que el interesado accede a su notificación electrónica. La mayoría de los interesados accedieron a la notificación del PCH el día 4 de mayo, pero otros accedieron los días 7, 8 u 11 del mismo mes, y uno de ellos, en concreto la empresa ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L., accedió el día 15 de mayo. De este modo, el órgano instructor no podía proceder a cerrar la fase de instrucción y comunicarlo a los interesados hasta al menos el día 5 de junio de 2018, cuando finalizaba el plazo de alegaciones al PCH de esta última empresa. En consecuencia, cuando el personal de la CNMC contactó con el SRDC para comunicar la presentación de la clemencia el 31 de mayo, el órgano instructor no podía proceder al cierre de la fase de instrucción, como es obvio, hasta no recibir y analizar las nuevas pruebas aportadas.

B. Sobre la vulneración del principio de defensa por incluir dos pliegos de concreción de hechos

Otra de las alegaciones procedimentales que comparten algunas de las empresas incoadas consiste en mantener que la adopción de un segundo pliego de concreción de hechos por parte del órgano instructor vulnera el procedimiento legalmente establecido y los sitúa en una posición de indefensión⁶⁵.

El debate debe centrarse en primer lugar, en si la adopción de un segundo pliego por parte del SRDC constituye una vulneración del procedimiento sancionador legalmente establecido en las normas reguladoras del mismo.

Existe una jurisprudencia muy consolidada que considera que para declarar el vicio consistente en la omisión del procedimiento legalmente establecido es necesario que se prescinda total y absolutamente del mismo no bastando la infracción de algunos de sus trámites esenciales.

⁶⁵ AUTOCARES ÁGUILAS, S. L. ; AUTOCARES GÓMEZ, S. A. ; AUTOCARES MEROÑO, S. A. ; AUTOCARES RÍOS, S. A. ; AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S. L. y BUS RÍOS, S. L.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 1988, así lo confirma al señalar lo siguiente:

“La jurisprudencia tiene igualmente declarado -Sentencia de 4 de octubre de 1986 (RJ 1986v4)- que es necesario que se prescindiera «total y absolutamente» del procedimiento legalmente establecido para que se dé el supuesto, pues no basta que se infrinja alguno de los trámites esenciales del procedimiento, ya que el adverbio o locución adverbial «total y absolutamente» recalca la necesidad de que se haya prescindido por entero o de un modo terminante del procedimiento fijado en la Ley, exigencia que se comprende por la trascendencia que comporta para la seguridad jurídica la invalidez radical del acto. Ahora bien, la inexistencia de nulidad absoluta no impide que pueda incurrirse en nulidad relativa o anulabilidad, conforme al artículo 48.2 de la citada Ley, si el acto carece de los requisitos indispensables para alcanzar su fin o da lugar a la indefensión del interesado, siempre que en estos casos, por la relatividad del vicio de forma, no sea posible su subsanación a lo largo del procedimiento administrativo, o posteriormente en trámite de recurso en dicha vía o incluso después en la jurisdiccional.”

A partir de la premisa descrita se impone la necesidad de analizar si el PCH 2 adoptado por el órgano instructor constituye un quebranto del procedimiento sancionador susceptible de generar el vicio de nulidad pretendido por las partes.

Nada dice la LDC y el reglamento que la desarrolla en relación con la posibilidad o no de adoptar en el marco del procedimiento sancionador un segundo pliego de concreción de hechos. La citada Ley se limita a señalar en el artículo 50.3 relativo a la instrucción del procedimiento sancionador que *“3. Los hechos que puedan ser constitutivos de infracción se recogerán en un pliego de concreción de hechos que se notificará a los interesados para que, en un plazo de quince días, puedan contestarlo y, en su caso, proponer las pruebas que consideren pertinentes”*.

A partir de la lectura del citado precepto se pueden obtener varias conclusiones en relación con este trámite procedimental. En primer lugar, se trata de un trámite que se desarrolla en la fase de instrucción del procedimiento sancionador por lo que su adopción debe realizarse con anterioridad al cierre de la citada fase por parte del órgano instructor. Se trata, además, de un documento de gran importancia dentro del procedimiento toda vez que permite a las partes conocer los hechos que se imputan a las empresas y la valoración sobre los mismos que realiza en ese momento el SRDC. Asimismo, cabe destacar que, con este trámite, se permite a las empresas participar en el debate jurídico al concederles la Ley un plazo de 15 días para rebatir los argumentos del órgano instructor y presentar las pruebas que consideren oportunas en apoyo a sus alegaciones.

La fase de instrucción tiene como finalidad principal, tal como señala el artículo 50 de la LDC, practicar todas las actuaciones necesarias para el esclarecimiento

de los hechos y la determinación de las responsabilidades, por lo que cualquier actuación del órgano instructor encaminada a esta finalidad dentro de la citada fase, incluida la emisión de un segundo pliego, preservando los derechos de defensa de las partes no puede ser merecedor, a juicio de esta Sala, de un reproche de nulidad.

En este caso, la adopción de un segundo pliego en la fase de instrucción del procedimiento ha obedecido, tal como ha indicado el SRDC, a la necesidad de incoar a nuevas empresas y aclarar y mejorar la valoración de los hechos y la calificación de los mismos y esta actuación se corresponde, a juicio de esta Sala, con esa finalidad prevista en la norma encaminada al esclarecimiento de los hechos y concreción de las responsabilidades.

Este parecer coincide con el del propio Tribunal Supremo en su sentencia de 31 de marzo de 2010 (recurso 2/2009), al permitir al órgano instructor la adopción de un segundo pliego de cargos no previsto expresamente en la norma, que agrava además la calificación de la infracción, bajo el sustento de que este proceder refuerza las garantías de defensa para la entidad sancionada. El Alto Tribunal realiza las siguientes reflexiones:

“La parte actora formula una queja de naturaleza procedimental consistente en la supuesta irregularidad de que se formulase un segundo pliego de cargos en el que precisamente se habría introducido la infracción muy grave contra la que se recurre. Tal como se ha resumido más arriba, se aduce que dicha posibilidad no está prevista en la norma reguladora del procedimiento, que supone una invasión de competencias de la Comisión de Prevención del Blanqueo de Capitales por parte del instructor y que con ella se habría vulnerado el derecho de defensa de la entidad sancionada al modificar irregularmente la imputación inicial.

No es posible admitir la tesis de la demandante. En efecto, el hecho de que el instructor formulase un segundo pliego de cargos en vez de redactar directamente la propuesta de resolución, aun no estando previsto expresamente en la norma reguladora del procedimiento, no supone ni una indebida asunción de competencias por parte del instructor, ni una infracción procedimental ni, en último término, ha supuesto una minoración del derecho de defensa, sino, muy al contrario, un claro reforzamiento de las garantías de defensa para la entidad sancionada.

Ahora bien, si ante los hechos y circunstancias puestos de manifiesto tras la formulación del pliego de cargos, el instructor decide reformularlo con nuevo trámite de alegaciones para la entidad imputada en vez de redactar ya la propuesta de resolución, ello sólo puede redundar en beneficio del derecho de defensa.

Por lo que la reformulación del propio pliego de cargos al objeto de recoger más fielmente lo que resulta de las alegaciones formuladas por el imputado

o de cualesquiera otras circunstancias que vengan a conocimiento del instructor, se mantiene plenamente dentro de su función y competencias procedimentales.

El que no se contemple expresamente la formulación de un nuevo pliego de cargos no supone que el hacerlo implique una infracción procedimental. La norma establece lo que constituye el procedimiento ordinario, que prevé la elaboración de la propuesta de resolución tras el pliego de cargos y las alegaciones de la parte; pero siendo el pliego de cargos el trámite en el que se fijan los hechos, entra dentro de la lógica del procedimiento y de una mayor garantía del derecho de defensa que el instructor pueda, en su caso, reformularlo, antes de preparar la propuesta de resolución. Esto es, la falta de previsión expresa no impide una actuación que no es sino una adaptación a las circunstancias concretas del caso -la percepción por parte del instructor de nuevos hechos relevantes para la imputación- y que no pasa de ser la reiteración de una fase procedimental expresamente contemplada en la norma”.

También la Audiencia Nacional ha validado la facultad del órgano instructor para adoptar un segundo pliego como consecuencia de la ampliación de la incoación en numerosas sentencias recaídas entre noviembre de 2016 y marzo de 2017⁶⁶.

En consecuencia, la adopción de un segundo pliego de concreción de hechos adoptado por el SRDC durante la fase de instrucción del procedimiento no constituye una vulneración del procedimiento legalmente establecido, ni siquiera de los trámites esenciales que ordenan el procedimiento sancionador.

Una vez aclarada la cuestión relativa a la posibilidad de emitir un segundo pliego de concreción de hechos en la fase de instrucción del procedimiento, conviene ahora detenerse en el análisis de la posible vulneración de los derechos de defensa alegados por las empresas.

Como ha señalado reiteradamente el Tribunal Supremo⁶⁷ *“la indefensión, como vicio procedimental invalidante, ha de tener un carácter material y no meramente formal. Para que la omisión de un trámite genere indefensión con efectos anulatorios debe haber dejado al administrado en una situación tal que le haya sido imposible alegar o defenderse, con exposición de cuál hubiera sido la situación a la que podría haberse llegado de cumplirse los requisitos legales”.*

⁶⁶ Sentencias de la Audiencia Nacional de 25 de noviembre de 2016, Rec 209/2013; de 26 de enero de 2017, Rec 228/2013; de 24 de febrero de 2017, Rec 215/2013; de 9 de marzo de 2017, Rec 178/2013; de 17 de marzo de 2017, Rec 191/2013; de 23 de marzo de 2017 Rec 218/2013; de 28 de marzo de 2017, Rec 211/2013; de 29 de marzo de 2017, Rec 188/2013.

⁶⁷ Por todas, la Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de octubre de 2007 (recurso de casación 2405/2004).

Esta Sala no aprecia la vulneración del derecho de defensa alegado por las partes, toda vez que las empresas han tenido la oportunidad de presentar alegaciones y proponer prueba contra el PCH 2 en el marco del procedimiento sancionador y de presentar el recurso judicial pertinente y ello es garantía de defensa suficiente en aplicación de la jurisprudencia citada.

Esta indefensión, como se ha indicado en el apartado anterior, no puede estar sustentada en la idea de que el nuevo pliego incorpora nuevos hechos, realiza una calificación distinta o agrava la imputación inicial de las empresas.

En efecto, la elaboración del PCH 2 obedeció a la necesidad de imputar a 19 empresas más y 3 asociaciones.

Conviene aquí significar que en la ya citada sentencia del Tribunal Supremo de 31 de marzo de 2010, el Alto Tribunal ha permitido que la reformulación del propio pliego de cargos recoja más fielmente lo que resulta de las alegaciones formuladas por el imputado o de cualesquiera otras circunstancias que vengan a conocimiento del instructor y que el nuevo pliego pueda agravar la situación inicial del responsable de la infracción sin que ello menoscabe en modo alguno el derecho de defensa”⁶⁸.

En consecuencia, esta Sala considera que procede desestimar las alegaciones que las empresas han dirigido sobre el procedimiento en la fase de instrucción.

C. Sobre la inexistencia de dictamen del órgano autonómico cuya solicitud prevé el artículo 33.2 del RDC

Las empresas AUTOCARES RÍOS, S. A. y BUS RÍOS, S. L. en sus alegaciones a la propuesta de resolución del SRDC señalan que en la fase de instrucción no se solicitó en ningún momento el dictamen que, en virtud del artículo 33.2 del RDC, la Dirección de Competencia debe reclamar al órgano autonómico correspondiente:

Artículo 33

(...)

“2. Cuando los hechos que puedan ser constitutivos de infracción, afectando a un ámbito supraautonómico o al conjunto del mercado nacional, inciden de forma significativa en el territorio de una comunidad autónoma, la Dirección de Investigación notificará al órgano autonómico respectivo una copia del pliego de concreción de hechos y, en su caso, de la denuncia y de los

⁶⁸Por todas, Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de marzo de 2010 (recurso 2/2009).

documentos y pruebas practicadas que consten en el expediente, para que remita en un plazo de veinte días informe preceptivo, no vinculante”.

Tal y como se ha reflejado anteriormente, el mercado geográfico del expediente que nos ocupa comprende el conjunto de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Este es el motivo por el cual esta Sala debe desestimar las alegaciones formuladas, pues el artículo 33 del RDC, antes citado, es claro al indicar que la remisión del informe es preceptiva en aquellos casos en los que las prácticas investigadas por la Dirección de Competencia afecten, como mínimo, a un ámbito geográfico superior al autonómico. Sólo en estos casos cabe realizar el análisis sobre si tales prácticas inciden de forma significativa en el territorio de una Comunidad Autónoma concreta y, en caso afirmativo, proceder con los trámites previstos en el RDC para la emisión del informe. En el presente caso, es el propio órgano autonómico el que ha investigado las prácticas objeto de este expediente, elevando a esta Sala propuesta de resolución.

D. Sobre la nulidad de la ampliación del plazo máximo de resolución

Durante el plazo de alegaciones posterior al acuerdo de convalidación de la Sala de Competencia del Consejo, de 19 de diciembre de 2018, algunas de las empresas incoadas han alegado la nulidad del acuerdo del SRDC, de 25 de junio de 2018, mediante el cual el órgano instructor amplió el plazo máximo de resolución del procedimiento sancionador en cuatro meses adicionales⁶⁹. Dichas empresas señalan que el vicio de nulidad del acuerdo impide que este pueda ser convalidado de conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de modo que el acuerdo de convalidación de la CNMC sería asimismo nulo.

En sus alegaciones, las empresas indican que el acuerdo de ampliación dictado por el SRDC es nulo ya que consideran que lo dictó un órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia y del territorio, así como también que se dictó prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido, siendo ambas causas alternativas de nulidad de los actos administrativos, tal y como se estipula en el artículo 47.1 de la Ley 39/2015.

Esta Sala debe desestimar las alegaciones formuladas a este respecto partiendo de que la incompetencia del SRDC al dictar el acuerdo de ampliación no es material ni territorial, sino jerárquica, a los efectos que nos ocupan en este expediente. La relación jerárquica existe en el plano formal sin perjuicio de la imparcialidad que en todo caso debe imperar en la actuación del órgano de instrucción y el órgano de resolución que justifica la debida separación entre la

⁶⁹ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L. ; INTERURBANA DE AUTOBUSES, S.A. ; MARCOS HIDALGO CANO, S.L. ; AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.

fase instructora y la sancionadora, encomendadas a órganos distintos de conformidad con el artículo 63 de la Ley 39/2015. Es esta la naturaleza de la relación que se desprende del artículo 47 de la LDC, al indicar que las resoluciones y actos de la Dirección de Competencia que produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos serán recurribles ante el Consejo e la CNMC en el plazo de diez días.

Al corresponder al SRDC la instrucción de este expediente de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1/2002, resulta justificable la aplicación analógica de lo dispuesto en el anterior párrafo a la relación que el SRDC debe mantener con la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en aquellos expedientes que, por razón de su ámbito geográfico, tenga competencia para instruir.

En particular, el Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia establece en su artículo 12 que corresponde a la Región de Murcia la función ejecutiva, entre otras materias, *“en comercio interior y defensa de los consumidores”*. En línea con ello, el Decreto 13/2004, de 13 de febrero, por el que se asignan funciones en materia de defensa de la competencia y se crea el Servicio Regional de Defensa de la Competencia, en su artículo 2 atribuye al SRDC, entre otras, la competencia para *“ejercer las funciones de instrucción de los procedimientos de infracción y de autorización singular en los supuestos establecidos en la normativa reguladora correspondiente”*.

En consecuencia, cuando SRDC dictó el acuerdo de ampliación del plazo de resolución del procedimiento, sin otro fin que el de permitir una adecuada defensa de las partes implicadas y una correcta valoración de las conductas y hechos, dado que la solicitud de clemencia de TRAPEMUSA se produjo en un momento muy próximo a finalizar el plazo de 12 meses de instrucción, lo hizo a pesar de que el acuerdo de ampliación correspondía a la Sala de Competencia de la CNMC de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 39/2015:

“Excepcionalmente, cuando se hayan agotado los medios personales y materiales disponibles a los que se refiere el apartado 5 del artículo 21, el órgano competente para resolver, a propuesta, en su caso, del órgano instructor o el superior jerárquico del órgano competente para resolver, podrá acordar de manera motivada la ampliación del plazo máximo de resolución y notificación, no pudiendo ser éste superior al establecido para la tramitación del procedimiento.”

De lo anterior se desprende que la falta de competencia del SRDC al dictar él mismo el acuerdo de ampliación es de naturaleza jerárquica, por lo que el vicio del que adolece dicho acuerdo es de anulabilidad.

Por otro lado, el SRDC no ha prescindido total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido al no haber formulado la propuesta de ampliación del plazo ante la Sala de Competencia de la CNMC. La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha sido especialmente restrictiva en cuanto

al tratamiento de esta causa de nulidad de pleno derecho contemplada en el artículo 47.1 de la Ley 39/2015, tal como reflejó en su sentencia de 30 de septiembre de 2015⁷⁰:

“...la consistencia de los defectos formales necesarios para aplicar esta nulidad deben ser de tal magnitud que "es preciso que se haya prescindido total y absolutamente del procedimiento, no bastando la omisión de alguno de estos trámites y resulta necesario ponderar en cada caso las consecuencias producidas por tal omisión a la parte interesada, la falta de defensa que realmente haya originado, y, sobre todo, lo que hubiera podido variar el acto administrativo originario en caso de haberse observado el trámite omitido" (SSTS de 17 de octubre de 1991 y 31 de mayo de 2000). En tal sentido se ha señalado que para que se dé el motivo de nulidad consistente en haberse dictado el acto prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido para ello, no basta que se haya incurrido en la omisión de un trámite del procedimiento, por esencial y trascendental que sea, sino que es necesario que se haya prescindido total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido, lo que se produce en dos supuestos, cuando se prescinde de todo trámite, es decir, se produce el acto sin la instrucción previa de procedimiento alguno y cuando se haya seguido un procedimiento legalmente previsto para un objeto distinto. Por otro lado, el Tribunal Supremo ha venido sosteniendo que la infracción ha de ser clara, manifiesta y ostensible, lo que supone que dentro del supuesto legal de nulidad se comprendan los casos de ausencia total del procedimiento o de seguir un procedimiento distinto”.

Por tanto, esta Sala considera que en la actuación del SRDC no se ha dado ni la ausencia total de procedimiento ni el seguimiento de un procedimiento previsto para un fin distinto, y que de haberse observado el trámite omitido, el acto administrativo no habría variado. Prueba de ello es el acuerdo de convalidación de la Sala de Competencia de la CNMC, de 19 de diciembre de 2018, que ratifica la actuación del SRDC y dota de plena validez y eficacia al acuerdo de ampliación del plazo de resolución del expediente, en aplicación del artículo 52 de la Ley 39/2015.

E. Sobre las pruebas propuestas

El artículo 51.1 de la LDC dispone que el Consejo de la CNMC podrá ordenar, de oficio o a instancia de algún interesado, la práctica de pruebas distintas de las ya practicadas en la fase de instrucción, en este caso ante el SRDC, así como la realización de actuaciones complementarias con el fin de aclarar cuestiones precisas para la formación de su juicio en la toma de decisión.

⁷⁰ Número de recurso: 733/2013.

Esta Sala considera pertinente incorporar al expediente todos los documentos nuevos aportados por las partes junto con sus escritos de alegaciones a la propuesta de resolución, si bien dichos documentos no aportan valor añadido respecto a la información que ya obraba en el expediente y en función de la cual se han considerado acreditados los hechos objeto de investigación y la imputación realizada respecto de las entidades incoadas, por lo que carecen de virtualidad para modificar la valoración realizada por el SRDC y que esta Sala comparte en los términos indicados en el fundamento cuarto.

Asimismo, esta Sala rechaza la admisión de las siguientes pruebas propuestas por las empresas y asociaciones de empresas imputadas:

- a) Al objeto de intentar justificar que no han sido beneficiadas de ninguna práctica colusoria, varias empresas⁷¹ y FENEBUS-MURCIA han solicitado la aportación de:
- el expediente del concurso relativo a las rutas de transporte escolar para el año académico 2016-2017 para la Región de Murcia;
 - el expediente administrativo relativo al concurso de rutas de transporte escolar del año 2009;
 - las rutas adjudicadas por las Administración entre el curso 2009-2010 hasta el curso 2016-2017 por procedimiento negociado, concurso menor o adjudicación directa;
 - las comunicaciones, e-mails y escritos entre la Consejería de Educación y las empresas de transporte y asociaciones empresariales, para la realización de rutas y Servicios de forma directa, por urgencia del servicio o fuerza mayor;
 - las rutas correspondientes al período entre los cursos 2009-2010 y 2016-2017, suprimidas por necesidad del servicio, recortes presupuestarios, fusiones con otras rutas, desaparición del alumnado y fuerza mayor, y en general todos aquellos motivos que pudieran haber alterado las rutas iniciales;
 - por parte de la Consejería de Educación, una certificación de que para el curso 2009-2010 el precio era fijado en las tarifas que ordenaba la Consejería sin que pudiera haber oferta diferente a las recogidas en el Anexo I del Pliego de Cláusulas;
 - por parte de la Consejería de Educación, el acuerdo de adjudicación del año 2009, constando las empresas adjudicatarias y las rutas adjudicadas a cada una de ellas;

⁷¹ ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S. L. ; U.T.E. ; AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S. L. ; AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S. A. ; AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S. L. ; AUTOCARES ESPUÑA, S. L. ; AUTOCARES HELLÍN, S. A. ; BUSMAR, S. L. ; LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S. L. ; LÍNEAS Y AUTOCARES, S. A. (actualmente INTERURBANA DE AUTOBUSES, S. A.) ; MARCOS HIDALGO CANO, S. L. ; TRANSALHAMA, S.L. ; TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S. L. ; AUTOBUSES FRANCISCO SANCHEZ GIL, S. L. y AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S. L.

- por parte de la Consejería de Educación, los pliegos de cláusulas del concurso para la licitación de las rutas de transporte escolar de la Región de Murcia para los cursos 2009 a 2012, así como los relativos al concurso del año 2016;
 - por parte de la Consejería de Educación, escrito de valoración de las ofertas con bajas anormales detectadas por dicha Consejería, e informe firmado por el técnico D. José Luis Abenza;
 - quiénes fueron los adjudicatarios de las rutas de transporte antes de 2009 y número de rutas de cada uno;
 - por parte de las empresas AUTOCARES PATERNA, S.L., AUTOCARES FERNÁNDEZ LÓPEZ, S.L. y TRAPEMUSA, por medio de sus administradores, los documentos originales de las actas y el documento original de 8 de julio de 2009, y demás documentos aportados en los escritos de 26 de julio de 2018.
- b) La U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L. ha solicitado:
- que la Consejería de Educación aporte prueba documental en la que conste: el precio que la Consejería estaba pagando por el transporte de las rutas equivalentes a los lotes a los que la U.T.E. oferta en el curso escolar 2015-2016; el precio que la Consejería estaba pagando por el transporte de las rutas equivalentes a los lotes a los que la U.T.E. oferta, durante los meses de septiembre de 2016 a abril de 2017 y los precios de referencia que la Consejería fijó en el pliego del expediente de contratación de los 41 lotes, así como el importe máximo para cada uno de los lotes;
 - que se dirija la comunicación correspondiente a FROET y ANETRA para que informen del historial de los cargos directivos y vinculación de D. Juan Jesús Martínez Sánchez y D. Juan José Ríos Guardiola en ambas asociaciones.
- c) AUTOCARES IBEROCAR, S.A. solicita que se aporte:
- el expediente de contratación de transporte escolar para la región de Murcia para los cursos 2009-2010, 2010-2011 y 2011-2012;
 - por parte de la Consejería de Educación, informe donde se aclare: si en el año 2009 las tarifas abonadas por la Consejería eran fijas y previamente establecidas; si con posterioridad a 2009 continuaron dichas tarifas fijas y cuántos años y cuántas de las rutas de 2009 subsisten, así como si se mantienen por los mismos adjudicatarios.
- d) ANETRA solicita el interrogatorio de D. José María Pérez Pérez, miembro de AESDV y FROET, a los efectos de identificar las diferentes asociaciones en el mercado y la relación existente entre AESDVM y FROET, así como entre FROET y ANETRA.
- e) FROET ha solicitado la admisión de las siguientes pruebas:

- respecto a la no participación de FROET en la conducta anticompetitiva, un correo electrónico remitido por una persona perteneciente al departamento jurídico de FROET al secretario de AESDVM, así como también un correo electrónico remitido por el secretario general de FROET al director general de una empresa de transportes;
- respecto a la mala fe en la actuación de TRAPEMUSA, empresa solicitante de clemencia, una comunicación de uno de sus propietarios dirigida al presidente de FROET.
- un fax emitido por la CNMC, requiriendo a FROET datos sobre un expediente sancionador incoado a diversas empresas de transporte sobre documentos retirados a FROET en una inspección.

Esta Sala considera que ninguna de las pruebas propuestas en las alegaciones a la PR resulta decisiva en términos de defensa. A la vista de la instrucción realizada por el SRDC y de la documentación acreditativa de las conductas que se imputan, esta Sala entiende que todos los elementos fácticos en los que se fundamenta la declaración de infracción están disponibles en el presente expediente y las pruebas adicionales solicitadas no superan el juicio de pertinencia necesario conforme al artículo 24.2 de la CE (SSTC 192/87, 212/90 y 297/1993), en la medida en que carecen, por sí solas, de suficiente capacidad para desvirtuar el análisis de la conducta imputada a las entidades incoadas o para aportar valor añadido en términos de defensa de las incoadas. La imputación hecha a las incoadas se fundamenta en los documentos que ya obran en el expediente y su valor probatorio conjunto y coherente es mayor que el que resulte de la práctica de las pruebas propuestas.

En particular, esta Sala considera que los documentos sobre los contratos adjudicados por la Consejería de Educación desde el año 2009 no consiguen desvirtuar la realidad de las conductas de acuerdo acreditadas en el expediente ni aportar un plus de información a los argumentos ya expuestos por las incoadas en sus alegaciones al PCH y a la PR, por lo que se reputan ineficaces para refutar los hechos ya suficientemente acreditados por el órgano instructor y la calificación que de los mismos se lleva a cabo. Resulta claro que se ha imputado a las empresas por la concertación entre ellas, que anula la incertidumbre respecto a las rutas a cuyas licitaciones se presentarían sus competidores.

Igualmente, en lo que respecta a los solicitados requerimientos de información a la Consejería de Educación, dada la entidad de la acreditación de los hechos, con apoyo en fuentes diversas entre las que destacan tres declaraciones de clemencia, una ulterior solicitud de información en tal sentido resulta innecesaria e inapta para modificar la conclusión alcanzada sobre la base de los datos fácticos acreditados en el expediente.

En consecuencia, las citadas pruebas no aportan, a juicio de esta Sala, un valor añadido para el análisis y valoración de las conductas aquí sancionadas, motivo por el cual se rechaza su admisión.

Por otro lado, algunas empresas han alegado vulneración de su derecho de defensa por la inadmisión de las pruebas que han solicitado durante la fase de instrucción. Sin embargo, esta Sala considera que ninguna de las pruebas que se propusieron en su momento por las empresas habrían aportado ningún valor añadido ni tampoco son decisivas para la valoración que se ha realizado de las conductas analizadas. Asimismo, el derecho de defensa que invocan las empresas no ha sido conculcado habida cuenta de que han tenido la oportunidad de presentar sus alegaciones a la propuesta de resolución.

F. Sobre la solicitud de de vista

AUTOCARES IBEROCAR, S.A. y la U.T.E. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., PREMIER BUS, S.L. y AUTOCARES KLEIN, S.L. han solicitado la celebración de vista oral en aplicación del artículo 51.3 de la LDC.

Al respecto, cabe señalar que la vista oral ante la Sala del Consejo que viene prevista en el artículo 51.3 de la LDC se configura como una potestad discrecional del Consejo, que la puede acordar *“cuando la considere adecuada para el análisis y enjuiciamiento del objeto del expediente”* (art. 19.1 RDC).

Esta Sala, teniendo en cuenta el carácter potestativo de la vista oral, ha decidido no acceder a la solicitud de celebración de vista por no considerarlo necesario para la valoración del asunto, sin que de esta negativa pueda derivarse ningún tipo de indefensión.

G. Solicitud de confidencialidad

Las alegaciones a la propuesta de resolución de la asociación FROET incluyen cuatro documentos anexos que califican como confidenciales (folios 5.673 a 5.675). En la medida en que se trata de correos electrónicos intercambiados entre FROET y la Asociación de Empresarios de Servicio Discrecional de Viajeros de la Región de Murcia o entre FROET y una empresa de transportes, esta Sala considera que corresponde declarar el carácter confidencial de tal información.

Por otro lado, con respecto a la información sobre el volumen de negocios que las empresas enviaron a la CNMC en respuesta al requerimiento que esta Sala acordó el 10 de abril de 2019 para el cálculo de la sanción a imponer, se han de distinguir dos grupos de datos aportados.

En primer lugar, los datos relativos al volumen de negocios obtenido en el mercado afectado durante el año 2018 que han aportado algunas de las empresas deben ser declarados confidenciales.

En segundo lugar, por lo que se refiere al volumen de negocios total de las empresas, esta Sala considera que la citada información, además de tener carácter público dado que es información que consta o constará en los registros públicos correspondientes, es una información necesaria para el cálculo de la

sanción y refleja el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 63 de la LDC que condiciona el cálculo de la misma al porcentaje del volumen de negocios total de la empresa del año anterior, por lo que no procede declarar la confidencialidad de la misma.

SEXTO. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

1. Consideraciones previas sobre el acuerdo de modificación de la propuesta de sanción del SRDC

El SRDC ha propuesto a esta Sala en su propuesta de resolución sanciones a 35 empresas y tres asociaciones que, en conjunto, suponen una suma total de 1.918.037,07 euros.

Sin embargo, esta Sala determinó, en el acuerdo de modificación de propuesta de sanción de 9 de mayo de 2018, que la entidad y gravedad de los hechos que constan acreditados en el expediente, no habían sido valorados debidamente en la propuesta de resolución del SRDC en lo que se refiere a la cuantificación de las sanciones propuestas, exigiendo en algunos casos una sanción de mayor importe que la incluida por el órgano de instrucción en su propuesta de resolución.

Por un lado, el SRDC de Murcia había utilizado para determinar las sanciones datos del volumen de negocios en el mercado afectado correspondientes a un único año de la infracción, generalmente 2017. Esto infravaloraba sustancialmente la efectiva dimensión de la infracción de las entidades imputadas e impedía tanto una individualización adecuada de la sanción como una correcta comprobación de la proporcionalidad de la multa en euros.

Además, la determinación de los tipos sancionadores utilizando una proporción lineal de los tipos utilizados en otros expedientes, no se ajustaba a lo dispuesto en los artículos 63 y 64 de la LDC, ya que cada tipo sancionador debe determinarse basándose en las características generales de la infracción que se investiga y se sanciona, y no son directamente trasladables a otros expedientes. Tampoco era aceptable la imposición de un tipo sancionador de un 1,1% de su volumen de negocios total para una infracción muy grave de cártel, aunque se aplicara únicamente a aquellas entidades cuya infracción tenía menor duración (que aun así era de casi dos años).

Por lo demás, el acuerdo de modificación de la propuesta de sanción no tenía por objeto incluir hechos nuevos ni alterar las conclusiones sobre la acreditación de la conducta, tal y como se exponía en la propuesta de resolución del SRDC.

Esta Sala ha notificado el acuerdo de modificación de propuesta de sanción a las empresas imputadas para que aportaran cuantas alegaciones consideraran convenientes en el plazo de 15 días. En el apartado siguiente se enumeran las alegaciones y la respuesta de la Sala de Competencia de la CNMC.

2. Respuesta a las alegaciones al acuerdo de modificación de la propuesta de sanción del SRDC

Las alegaciones al acuerdo de 9 de mayo de 2019, de modificación de la propuesta de sanción del SRDC, se centran fundamentalmente en la falta de motivación de las nuevas sanciones propuestas, la falta de proporcionalidad de las sanciones y en los datos de volúmenes de negocios utilizados.

Por un lado, SANTAOLALLA y JUAN GÓMEZ SANCHEZ alegan que se han utilizado los datos de volumen de negocios total de 2017 cuando estaban disponibles los datos de 2018. ORTUÑO alega que la sanción es muy superior a la que fijó el servicio de Murcia a pesar de tener una calificación jurídica idéntica. SANCHEZ GIL alega que la CNMC, manteniendo la misma imputación realizada por el SRDC, ha variado sustancialmente la cuantificación de las sanciones cuestionando el origen de los datos utilizados por la CNMC para calcular el VNMA y la definición del mercado utilizada. Contrariamente a las alegaciones anteriores, cuestiona que el dato de volumen de negocio total utilizado sea el de 2018 y no el de 2017, a causa del retraso en el procedimiento del expediente; idéntica alegación realiza MARCOS HIDALGO CANO. A su juicio otras empresas no han enviado el dato de 2018 cuando era superior al de 2017. Pide que se apliquen procedimientos coercitivos a aquellas empresas que no han aportado datos, como EUROPA BUS.

En respuesta a estas alegaciones, conviene precisar que, en la determinación de la nueva propuesta de sanciones, se han utilizado los datos aportados por las entidades infractoras correspondientes a 2018, aunque cuando no se ha facilitado este dato a la CNMC se ha utilizado el correspondiente a 2017. Los datos de volumen de negocio del mercado afectado se han calculado a partir de los aportados por las empresas; en caso de que las infractoras hayan aportado datos de facturación incompletos, se ha estimado el volumen de negocios en el mercado afectado para la duración total de la infracción.

El impulso que debe imprimirse al procedimiento en su ordenación hasta su resolución impide la adopción de medidas de investigación complementarias o de reiteración de información ya requerida, por lo que el Consejo debe resolver el procedimiento con la información disponible. Sin embargo, ello no es incompatible con la adopción de medidas de investigación que puedan conducir a depurar responsabilidad por obstrucción o por la aportación de información engañosa, incompleta o falsa, de acuerdo con lo previsto en el artículo 62 de la LDC. A tal fin, se insta al órgano instructor que adopte las medidas de investigación que correspondan a fin de dilucidar posibles responsabilidades.

En cuanto a las alegaciones que consideran elevada la sanción establecida en el acuerdo de modificación de la propuesta de sanción del SRDC respecto de la propuesta original, a pesar de que la calificación jurídica sea exactamente la misma, ya se ha explicado en el apartado anterior que el motivo del Acuerdo de modificación era doble:

- por un lado, el SRDC de Murcia solo había tenido en cuenta para determinar las sanciones el volumen de negocios en el mercado afectado durante un único año de la infracción, generalmente 2017, y esto subestimaba sustancialmente la efectiva dimensión de la infracción.

- por otro lado, no es aceptable que, como consecuencia de extrapolar de manera inadecuada los tipos sancionadores de otros expedientes sancionadores, se impusiera a algunas empresas, por una infracción muy grave de cártel de casi dos años, un tipo sancionador total tan solo de un 1,1% de su volumen de negocios total.

Lógicamente, al aumentar el volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) de las infractoras para mostrar la efectiva dimensión de la infracción, y al aumentar el tipo sancionador total impuesto a algunas de las empresas sancionadas, las multas impuestas aumentan. Además, las multas pueden haber aumentado cuando, utilizando el mismo tipo sancionador total, se ha tenido en cuenta el volumen de negocios total en 2018, superior al dato de 2017 que era el considerado por el SRDC.

Otras empresas, como FIRST CLASS BUS, ALFONSO SAEZ LÓPEZ y PATERNA, han alegado que las multas propuestas carecen de motivación y no explican la cuantificación de las nuevas sanciones, y que no tienen en cuenta que algunas no han participado en el convenio de 2009. FIRST CLASS BUS considera que no se ha explicado convenientemente la reducción de su sanción al límite de proporcionalidad.

En cuanto a las alegaciones referidas a la falta de motivación y desproporción de las sanciones, el acuerdo de modificación de la propuesta de sanción explica pormenorizadamente el procedimiento de determinación de la sanción en su apartado 2.2, donde se detalla que la infracción imputada constituye una infracción tipificada como muy grave en la LDC, consistente en un pacto entre las principales asociaciones del sector del transporte escolar, firmado por los representantes de las grandes empresas del mismo, que a su vez eran las mayores beneficiarias del acuerdo y las que decidían la forma de proceder al reparto de lotes de los contratos del servicio público de transporte escolar así como las posteriores compensaciones y renunciaciones necesarias para lograr los objetivos del acuerdo colusorio. El acuerdo posteriormente explica que esta conducta constituye una infracción prohibida por el artículo 1 de la LDC que puede ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de las empresas infractoras en 2018, año inmediatamente anterior al de la imposición de la multa (art. 63.1.c).

El tipo sancionador a aplicar sobre el volumen de negocios total aportado por cada empresa, debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64.1. de la LDC:

- Las características del mercado afectado por la infracción (art. 64.1.a): es el servicio de transporte público regular de uso especial escolar prestado a centros públicos y sujetos a licitación pública convocada por la Consejería de Educación.
- El alcance de la infracción (art. 64.1.c): comprende el conjunto de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dado que coincide con el ámbito de la licitación pública del servicio de transporte escolar para la que es competente la citada Consejería de Educación.
- La duración de la infracción (art. 64.1.d): la conducta ha tenido una duración global de casi 9 años (107 meses) desde las reuniones preparatorias para la firma del Convenio de 2009 hasta la actualidad, sin perjuicio de la individualización posterior de las duraciones de la infracción para cada entidad imputada.
- Efectos de la infracción (art. 64.1.e): ha quedado acreditado que la ejecución del plan preconcebido por el que las empresas se han coordinado entre ellas para presentar sus ofertas al Contrato ha supuesto un encarecimiento de los precios de adjudicación de los respectivos lotes de entre un 6,5% y un 53,8%. Este supone un sobrecoste que ha tenido que soportar la Consejería de Educación y que en todo caso ha debido repercutir, de un modo u otro, en el conjunto de los contribuyentes.
- En los acuerdos aquí analizados se adoptaban medidas para imponer o garantizar el cumplimiento de las conductas ilícitas, tales como el ejercicio de las actividades disciplinarias sobre empresas que no respetasen los mismos.

Estos criterios permiten realizar una valoración general de la infracción imputada que se traduce en un tipo sancionador general del 5%.

Posteriormente, el acuerdo determina la valoración individual de la conducta, donde se tienen en cuenta los volúmenes de negocios de las empresas imputadas en el mercado afectado durante la conducta (VNMA), que demuestran la dimensión del mercado afectado por cada una con motivo de la infracción, y que dependen tanto de la duración de la conducta que se ha acreditado para cada empresa como de la intensidad de su participación en ella, constituyendo por eso un criterio de referencia adecuado para la determinación de la sanción que procede imponer a cada empresa (art. 64.1.a y d). En la tabla de la página 12 del Acuerdo aparecen los VNMA y participaciones individuales de cada empresa en el VMMA total.

El conjunto de factores anteriores permite concretar, dentro de la escala sancionadora que discurre hasta el 10% del volumen total de negocios, la valoración global de la densidad antijurídica de la conducta de las empresas (vid. tabla de las pp. 14 y 15 del Acuerdo).

Finalmente, el acuerdo recoge en las páginas 15 y 16 cómo se ha realizado el último ajuste de proporcionalidad. Esta comprobación es necesaria porque los

tipos sancionadores totales, que correspondería imponer a las infractoras en función de la gravedad y de las características de la infracción cometida, se aplican al volumen de negocios total de cada empresa, por lo que las sanciones en euros podrían no ser proporcionadas a la efectiva dimensión de la infracción. Para ello, se estima el beneficio ilícito potencial de cada empresa durante la infracción que, multiplicado por un factor de disuasión, permite obtener un valor de referencia o límite de proporcionalidad. Cuando la sanción en euros derivada del tipo sancionador total propuesto supera este límite, es posible que sea desproporcionada, y por tanto la Sala considera que debe ser reducida hasta ese valor de referencia. Esto sucede en el caso de AUTOCARES PELOTÓN, S.L. y FIRST CLASS BUS, S.L.

El resto de empresas no requieren este ajuste porque las respectivas sanciones de acuerdo con la gravedad y participación en la conducta, derivadas del tipo sancionador total de cada empresa, son inferiores a los límites de proporcionalidad estimados, por lo que no corren ningún riesgo de ser desproporcionadas.

Para terminar, conviene indicar que la Audiencia Nacional ha rechazado alegaciones similares sobre falta de motivación y desproporción de las sanciones impuestas por la CNMC en aplicación de la nueva jurisprudencia del TS a partir del 29 de enero de 2015, tanto en resoluciones sancionadoras como de ejecución de sentencias.

Por un lado, la Audiencia Nacional ha respaldado la justificación de las sanciones impuestas por la CNMC en un expediente sancionador (SAN 06/04/2018, rec. 363/2016, Expediente S/DC/0504/14 AIO):

“Pues bien, en modo alguno puede decirse que esta primera aproximación a la cuantificación de la multa resulte, ni inmotivada –las consideraciones que anteceden demuestran que se apoya en una motivación bastante y, en todo caso, consecuente con los criterios jurisprudenciales de aplicación-, ni que tampoco sea desproporcionada, pues arroja un porcentaje que sitúa muy poco por encima de la media del tipo sancionador máximo, porcentaje que somete después a los ajustes que permiten adecuarlo a las circunstancias particulares de los intervinientes...”

Frente a todo ello han de ceder las críticas de falta de motivación o de desproporción de la sanción en las que insiste SCA...”

En el marco de ese mismo expediente, en otra sentencia (SAN 20/03/2018 rec. 374/2016), la Audiencia Nacional también ha rechazado los argumentos de falta de proporcionalidad y motivación de las multas impuestas:

“Dicha alegación también debe desestimarse ya que los criterios tenidos en cuenta para la determinación de la sanción se contienen detallados en la resolución recurrida [...].”

También en un expediente de recálculo de sanciones, la Audiencia Nacional ha considerado que la CNMC ha motivado adecuadamente la sanción impuesta (SAN de 19 de marzo de 2018, recurso 751/2015, VS/0091/08, VINOS FINOS DE JEREZ, empresa Bodegas Gonzalez Byass S.A.):

“QUINTO.- En cuanto al fondo sobre la correcta ejecución de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo es necesario realizar los siguientes pronunciamientos: La resolución de la CNMC recoge un detallado razonamiento para justificar la imposición de la multa frente a la que ahora se recurre [...].”

Cabe por tanto subrayar que la falta de detalle sobre las diferentes estimaciones concretas realizadas no supone, en absoluto, falta de motivación, como ha indicado la jurisprudencia. Véase en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de octubre de 2015 (Caso AC-Treuhand/Comisión), que dice lo siguiente:

“A la hora de fijar el importe de la multa en caso de infracción de las normas en materia de competencia, la Comisión cumple su obligación de motivación cuando indica en su decisión los elementos de apreciación que le han permitido determinar la gravedad de la infracción, así como su duración, sin que esté obligada a indicar los datos numéricos relativos al método de cálculo de la multa (véase, en este sentido, en particular la sentencia Telefónica y Telefónica de España/Comisión, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, apartado 181).”

Por último, y sin ánimo de exhaustividad, cabe mencionar también otra sentencia más reciente de la Audiencia Nacional donde se vuelve a insistir en que las resoluciones de la CNMC están suficientemente motivadas y las sanciones impuestas son debidamente proporcionadas. Respecto al expediente sancionador S/0237/10, MOTOCICLETAS, la sentencia de 19 de junio de 2018 (rec. 395/2076) rechaza las alegaciones de falta de motivación y explica que, de conformidad con el art. 10.2 de la Ley 16/1989, es suficiente con que la resolución explique los criterios seguidos para fijar el tipo sancionador, aunque no se precise la ponderación específica de cada uno:

“[...] la resolución recurrida individualiza la sanción a partir de las circunstancias singulares de la conducta ilícita de MOTOFUNCIÓN sin que se aprecie la falta de motivación que denuncia la actora en relación a aspectos concretos de ese proceso de concreción de la sanción.

[...]

Finalmente, la aplicación del límite de proporcionalidad responde a la necesidad de introducir un factor de corrección respecto de las empresas multiproducto, es decir, aquellas que, además de la actividad que desarrollan en el mercado afectado, realizan muchas otras fuera de él.”

3. Criterios para la determinación de la sanción a imponer

De acuerdo con lo expuesto en el fundamento de derecho segundo de la presente resolución, a efectos del cálculo de la sanción que corresponda imponer a las empresas resulta de aplicación la Ley 15/2007.

Como se ha indicado en los apartados anteriores, esta Sala considera que las entidades incoadas han participado en una infracción única y continuada que entra dentro de la definición de cártel cometida por un total de 26 empresas, más dos asociaciones de empresas, consistente en el reparto de rutas de todas las licitaciones del servicio de transporte escolar convocadas por la Consejería de Educación desde, al menos el año 2009, estando aún vigente el cártel y, por 12 empresas, consistente en el reparto de lotes correspondientes a rutas escolares, al menos, en la licitación de la Consejería de Educación para el periodo 2016 a 2018.

En cuanto a la valoración de esta infracción, el artículo 62.4.a) de la LDC establece que será infracción calificada como muy grave “*el desarrollo de conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la Ley que consistan en cárteles u otros acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas entre empresas competidoras entre sí, reales o potenciales*”.

Por su parte, el apartado c) del artículo 63.1 señala que las infracciones muy graves podrán ser castigadas con multa de hasta el 10 por ciento del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa y, en caso de que no sea posible delimitar el volumen de negocios, el apartado 3.c) señala que el importe de la multa será de más de 10 millones de euros.

De conformidad con la reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, a partir de la sentencia de 29 de enero de 2015 (Recurso 2872/2013), dicho porcentaje ha de aplicarse sobre el volumen total de negocio de la empresa en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la sanción, debiendo graduarse las multas conforme a lo dispuesto en el artículo 64 de la LDC y atendiendo a su finalidad disuasoria y al principio de proporcionalidad.

4. Análisis de los criterios del artículo 64 de la LDC: valoración general de la conducta

Según señala el artículo 64.1 de la LDC, el importe de las sanciones se fijará atendiendo, entre otros, a los siguientes criterios: la dimensión y características

del mercado afectado por la infracción; la cuota de mercado de la empresa o empresas responsables; el alcance de la infracción; la duración de la infracción; el efecto de la infracción sobre los derechos y legítimos intereses de los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos; los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción; las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas responsables.

A continuación, y en atención a cuanto se ha señalado, procede analizar los criterios para el cálculo de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC de cara a obtener las sanciones que corresponden a cada empresa por su responsabilidad en cada una de las infracciones referidas.

El SRDC considera que: *“Se trata de una infracción única y continuada muy grave constitutiva de cártel, basada en un pacto entre las principales asociaciones del sector del transporte escolar, firmado por los representantes de las grandes empresas del mismo, que a su vez eran las mayores beneficiarias del acuerdo y las que decidían la forma de proceder al reparto de los lotes de los contratos del servicio público de transporte escolar, objeto principal de dicho pacto, así como las posteriores compensaciones y renunciaciones necesarias para lograr los objetivos del acuerdo colusorio. Este acuerdo, así como las renunciaciones encaminadas y/o cruzadas a los diversos lotes del contrato han falseado y desvirtuado por completo la competencia en los procedimientos de licitación convocados por la Administración educativa de la CARM, encareciendo en gran medida los precios de adjudicación, y, por tanto, el coste de los contratos para las arcas públicas.”*

En línea con el órgano instructor, esta Sala considera que la infracción imputada constituye una infracción tipificada como muy grave en la LDC, consistente en un pacto entre las principales asociaciones del sector del transporte escolar, firmado por los representantes de las grandes empresas del mismo, que a su vez eran las mayores beneficiarias del acuerdo y las que decidían la forma de proceder el reparto de los lotes de los contratos del servicio público de transporte escolar, objeto principal de dicho pacto, así como las posteriores compensaciones y renunciaciones necesarias para lograr los objetivos del acuerdo colusorio.

Esta conducta constituye una infracción prohibida por el artículo 1 de la LDC que puede ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de las empresas infractoras en 2018, que es el año inmediatamente anterior al de imposición de la multa (art. 63.1.c).

En la tabla siguiente se recoge el volumen de negocios total de las entidades infractoras en 2018, año anterior a la imposición de la sanción:

Entidades infractoras	Volumen de negocios total en 2018 (VNT, €)⁷²
ALFONSO SÁEZ LÓPEZ	125.412,67
ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	3.129.513,21
ANTONIO NOVA ORZAEZ	330.876,00
AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.	186.307,14
AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.	267.165,50
AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.	732,09
AUTOCARES ÁGUILAS, S.L.	3.256.118,39
AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.	947.984,13
AUTOCARES GÓMEZ, S.A.	26.264,00
AUTOCARES IBEROCAR, S.A.	1.120.859,93
AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.	457.322,66 ⁷³
AUTOCARES KLEIN, S.L.	2.263.360,89
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.	776.433,68
AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA	120.356,64
AUTOCARES MEROÑO, S.A.	4.701.239,31
AUTOCARES PATERNA, S.L.	132.621,62
AUTOCARES PELOTÓN, S.L.	2.755.328,75
AUTOCARES RÍOS, S.A.	330.828,91
AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.	5.996.931,28

⁷² Se ha utilizado el dato de VNT de 2018, y si no está disponible, el de 2017.

⁷³ Extremo rectificado mediante acuerdo de la Sala de Competencia de 23 de enero de 2020.

AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.	2.807.345,38
EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. ⁷⁴	No disponible
FIRST CLASS BUS, S.L.	1.813.404,00
MARCOS HIDALGO CANO, S.L.	59.921,13
PREMIER BUS, S.L.	2.929.567,53
TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.	19.866.709,53
TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.	768.980,87

Teniendo en consideración los volúmenes de negocios totales aportados por las empresas, el tipo sancionador a aplicar a la infracción imputada debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64.1 de la LDC, según se indica a continuación.

Desde una perspectiva global de la infracción, el mercado afectado (art. 64.1.a) por la conducta colusoria es el del servicio de transporte público regular de uso especial escolar, prestado a centros públicos y sujetos a licitación pública convocada por la Consejería de Educación.

El alcance (art. 64.1.c) de las conductas objeto de investigación comprende el conjunto de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dado que coincide con el ámbito de la licitación pública del servicio de transporte escolar para la que es competente la citada Consejería de Educación.

En cuanto a la duración de la infracción (art. 64.1.d), la conducta ha tenido una duración global de casi nueve años (107 meses) desde las reuniones preparatorias para la firma del Convenio de 2009 hasta la actualidad, sin perjuicio de la individualización posterior de las duraciones de la infracción para cada entidad imputada.

Por lo que se refiere a los efectos de la infracción (art. 64.1.e), ha quedado acreditado que la ejecución del plan preconcebido por el que las empresas se han coordinado entre ellas para presentar sus ofertas al Contrato ha supuesto un encarecimiento de los precios de adjudicación de los respectivos lotes de

⁷⁴ La empresa EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. ha rechazado todas las notificaciones efectuadas a la misma y no ha remitido al SRDC la documentación que le ha sido requerida, por lo que no se dispone de los datos sobre su volumen de negocios total y del mercado afectado. Tampoco ha atendido a las llamadas telefónicas realizadas por el Servicio Regional. Contactado el Registro Mercantil de su ámbito territorial, este ha informado al SRDC de que la empresa no ha aportado las cuentas anuales de los ejercicios 2016 y 2017. Sin embargo, no existe constancia de que haya sido disuelta o liquidada, y sí consta que participó en la última licitación del transporte escolar analizada.

entre un 6,5% y un 53,8%. Este supone un sobrecoste que ha tenido que soportar la Consejería de Educación y que en todo caso ha debido repercutir, de un modo u otro, en el conjunto de los contribuyentes.

En los acuerdos aquí analizados se adoptaban medidas para imponer o garantizar el cumplimiento de las conductas ilícitas, tales como el ejercicio de las actividades disciplinarias sobre empresas que no respetasen los mismos.

Siguiendo la precitada jurisprudencia del Tribunal Supremo, el conjunto de factores expuestos anteriormente –gravedad de la infracción, alcance y ámbito geográfico de la conducta, características del mercado afectado, efectos y otras circunstancias de la conducta– permite concretar, dentro de la escala sancionadora que discurre hasta el 10% del volumen total de negocios, la valoración global de la infracción. En consecuencia, este Consejo considera que el tipo sancionador general en esta infracción debe situarse, con carácter general, en el 5%, sin perjuicio de los ajustes que corresponde hacer individualmente atendiendo a la conducta de cada empresa.

5. Criterios para la valoración individual de la conducta

Dentro de los criterios para la individualización del reproche sancionador conviene considerar principalmente la participación de cada empresa en el volumen de negocios en el mercado afectado durante la infracción. Esta cifra corresponde a la facturación de las infractoras en esos mercados. Estos datos pueden deducirse de la información proporcionada por las empresas a requerimiento de la CNMC, con los ajustes explicados en la respuesta a las alegaciones.

Los volúmenes de negocios de las empresas imputadas en el mercado afectado durante la conducta demuestran la dimensión del mercado afectado por cada una con motivo de la infracción, que depende tanto de la duración de la conducta que se ha acreditado para cada empresa como de la intensidad de su participación en ella, y constituye por eso un criterio de referencia adecuado para la determinación de la sanción que procede imponer a cada empresa (art. 64.1.a y d).

En la tabla siguiente se recogen tanto la duración de la infracción de las entidades como su VNMA durante la infracción, y la participación de cada una en el VNMA total.

Entidades infractoras	Duración de la infracción (meses)	Volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA, €)	Participación en el VNMA total (%)
ALFONSO SÁEZ LÓPEZ	23	0	0,0

ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	23	996.949	2,4
ANTONIO NOVA ORZAEZ	23	136.508	0,3
AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.	107	299.368	0,7
AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.	107	2.287.857	5,4
AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.	23	0	0,0
AUTOCARES ÁGUILAS, S.L.	107	938.697	2,2
AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.	107	5.017.329	11,9
AUTOCARES GÓMEZ, S.A.	107	784.204	1,9
AUTOCARES IBEROCAR, S.A.	107	5.154.765	12,2
AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.	23	723.648	1,7
AUTOCARES KLEIN, S.L	23	796.951	1,9
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.	107	3.540.461	8,4
AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA	23	288.338	0,7
AUTOCARES MEROÑO, S.A.	107	3.503.671	8,3
AUTOCARES PATERNA, S.L.	107	0	0,0
AUTOCARES PELOTÓN, S.L.	23	247.939	0,6
AUTOCARES RÍOS, S.A.	107	1.150.955	2,7
AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.	23	0	0,0
AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.	107	5.340.928	12,6
EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L.	23	0	0,0
FIRST CLASS BUS, S.L.	23	36.988	0,1
MARCOS HIDALGO CANO, S.L.	107	483.898	1,1
PREMIER BUS, S.L.	23	0	0,0
TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.	107	9.926.381	23,5
TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.	107	639.856	1,5

Las entidades infractoras FENEBUS-MURCIA (FEN) y FROET no se han incluido en la tabla anterior por su condición de asociaciones empresariales. Ninguna de ellas tiene volumen de negocios directo en el mercado afectado por la infracción.

Como se aprecia en la tabla anterior, las siguientes empresas no han tenido volumen de negocios en el mercado afectado, ya que no han realizado servicios de transporte escolar en la región de Murcia durante la infracción: ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L., AUTOCARES PATERNA, S.L. y PREMIER BUS, S.L. Esta Sala está de acuerdo con la propuesta de resolución del SRDC en considerar que, aunque no se hayan beneficiado de una facturación en el mercado afectado por las prácticas, este hecho no permite justificar su participación en los acuerdos.

La empresa EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L. ha rechazado todas las notificaciones efectuadas a la misma y no ha remitido al SRDC la documentación que le ha sido requerida. Tampoco ha atendido a las llamadas telefónicas realizadas por el Servicio Regional. Contactado el Registro Mercantil de su ámbito territorial, éste ha informado al SRDC de que la empresa no ha aportado las cuentas anuales de los ejercicios 2016 y 2017. Sin embargo, no existe constancia de que haya sido disuelta o liquidada, y sí consta que participó en la última licitación del transporte escolar analizada, por lo que puede considerarse que ha obstruido la tarea del órgano instructor y esto debe valorarse como una agravante de su conducta.

El conjunto de factores expuestos anteriormente –gravedad de la infracción, características y dimensión del mercado afectado, ámbito geográfico de la conducta, duración de la infracción, participación de las infractoras en la conducta, concurrencia de agravantes– permite concretar, dentro de la escala sancionadora que discurre hasta el 10% del volumen total de negocios, la valoración global de la densidad antijurídica de la conducta de las empresas con los tipos sancionadores totales que se muestran en la tabla siguiente.

Entidades infractoras	Tipo sancionador total (%)
ALFONSO SÁEZ LÓPEZ	5,0
ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	5,1
ANTONIO NOVA ORZAEZ	5,0
AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.	5,5

AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.	5,8
AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.	5,0
AUTOCARES ÁGUILAS, S.L.	5,6
AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.	6,2
AUTOCARES GÓMEZ, S.A.	5,6
AUTOCARES IBEROCAR, S.A.	6,3
AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.	5,1
AUTOCARES KLEIN, S.L.	5,1
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.	6,0
AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA	5,0
AUTOCARES MEROÑO, S.A.	6,0
AUTOCARES PATERNA, S.L.	5,5
AUTOCARES PELOTÓN, S.L.	5,0
AUTOCARES RÍOS, S.A.	5,7
AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.	5,0
AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.	6,3
EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L.	5,5
FIRST CLASS BUS, S.L.	5,0
MARCOS HIDALGO CANO, S.L.	5,6
PREMIER BUS, S.L.	5,0
TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L	7,0
TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.	5,6

Ahora bien, estos tipos sancionadores son adecuados a la gravedad y características de la infracción cometida, pero –como subraya la jurisprudencia del Tribunal Supremo que comenzó con la Sentencia de 29 de enero de 2015– hay que asegurar que las sanciones son además proporcionales a la efectiva dimensión de la infracción. En efecto, aunque un tipo sancionador fuera proporcionado a la gravedad y características de la infracción cometida, la aplicación de ese porcentaje al volumen de negocios total de la empresa podría

conducir a una sanción en euros que no respetara la proporcionalidad con la efectiva dimensión de la conducta anticompetitiva.

Para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad es necesario partir de una estimación del beneficio ilícito que las entidades infractoras podrían haber obtenido de la conducta bajo supuestos muy prudentes⁷⁵, beneficio ilícito potencial que está directamente relacionado con la efectiva dimensión de la infracción, y aplicarle un factor incremental de disuasión. Esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera que la multa podría resultar desproporcionada.

Esto es lo que ocurre en el caso de AUTOCARES PELOTÓN, S.L. y FIRST CLASS BUS, S.L.

En estos casos, el límite de proporcionalidad estimado es inferior a la multa en euros resultante de aplicar el tipo sancionador determinado para cada una a su volumen de negocios total, por lo que su sanción en euros debe reducirse hasta ese límite.

En el resto de empresas no ha sido necesario realizar un ajuste de proporcionalidad semejante porque la sanción resultante de aplicar el tipo sancionador total que le corresponde a cada una, de acuerdo con la gravedad de la conducta y con su participación en la infracción, es inferior al límite de proporcionalidad estimado con los mismos criterios prudentes.

Por ello, procede imponer a estas empresas las sanciones que se muestran en la siguiente tabla:

Entidades infractoras	Multa final (€)
ALFONSO SÁEZ LÓPEZ	6.000
ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L.	159.605
ANTONIO NOVA ORZAEZ	16.544

⁷⁵ Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, entre otros el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad-precio de la demanda en el mercado relevante. Cuando es posible, los supuestos que se han asumido se basan en datos de las propias empresas infractoras, o en bases de datos públicas referidas al mercado relevante, como los *Ratios sectoriales de las sociedades no financieras* del Banco de España. Cuando no es posible tener datos específicos, los supuestos se basan en estimaciones de la literatura económica.

AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L.	10.247
AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A.	15.496
AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L.	4.000
AUTOCARES ÁGUILAS, S.L.	129.000
AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L.	58.775
AUTOCARES GÓMEZ, S.A.	1.471
AUTOCARES IBEROCAR, S.A.	70.614
AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L.	23.323 ⁷⁶
AUTOCARES KLEIN, S.L.	115.431
AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L.	46.586
AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA	6.018
AUTOCARES MEROÑO, S.A.	282.074
AUTOCARES PATERNA, S.L.	6.000
AUTOCARES PELOTÓN, S.L.	66.000
AUTOCARES RÍOS, S.A.	18.857
AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L.	275.000
AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L.	176.863
EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L.	5.000
FIRST CLASS BUS, S.L.	9.000
MARCOS HIDALGO CANO, S.L.	3.356
PREMIER BUS, S.L.	63.000
TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L.	336.000

⁷⁶ Extremo rectificado mediante acuerdo de la Sala de Competencia de 23 de enero de 2020.

TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.	43.063
---	--------

En cuanto a las asociaciones infractoras FENEBUS-MURCIA y FROET, la Ley 15/2007 indica que la cifra de negocios de las asociaciones se estimará como la suma de las facturaciones de todos sus socios. Sin embargo, dicho criterio no parece que deba aplicarse cuando, junto a las asociaciones, existe propuesta de multa para las empresas asociadas, con objeto de evitar tener en cuenta y sancionar dos veces el volumen de facturación de sus asociadas.

Por ello, siguiendo precedentes recientes⁷⁷, esta Sala ha decidido fijar el importe de la multa para FROET en 60.000 euros, respectivamente. La sanción de FENEBUS-MURCIA se fija, dada su menor participación en la conducta, en 15.000 euros.

6. Exención del pago de la sanción a TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A., y reducción a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L.

De conformidad con los artículos 65 y 66 de la LDC, y de acuerdo con las consideraciones que realiza la PR del SRDC, procede eximir del pago de la sanción a TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A., y conceder una reducción de la sanción impuesta a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L., del 40% y del 30% respectivamente, lo que se traduce en una multa final de 27.952 euros para AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., y una multa final de 4.200 euros para AUTOCARES PATERNA, S.L.

SÉPTIMO. PROHIBICIÓN DE CONTRATAR POR INFRACCIÓN EN MATERIA DE FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA

El artículo 71.1.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), dispone que quedan sujetas a prohibición de contratar con las entidades que forman parte del sector público las personas que hayan sido sancionadas con carácter firme por infracción grave en materia de falseamiento de la competencia. En esta resolución, que pone fin al procedimiento sancionador y contra la que no cabe recurso alguno en vía administrativa, se

⁷⁷ Resolución de la CNMC de 22 de septiembre de 2014 (S/0428/12 Palés), 6 de noviembre de 2014 (S/0430/12 Recogida de papel), 8 de enero de 2015 (S/0429/12 Residuos) y 26 de febrero de 2015 (S/0425/12 Industrias Lácteas 2) y 5 de marzo de 2015 (S/0489/13 Concesionarios Opel).

pone de manifiesto la responsabilidad de varias empresas por infracción del artículo 1 de la LDC, que debe ser calificada como infracción de falseamiento de la competencia a los efectos del mencionado artículo 71.1.b) de la LCSP.

La mencionada prohibición de contratar fue introducida en el ordenamiento jurídico por la disposición final novena de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, que modificó los artículos 60 y 61 del entonces vigente texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (aprobado mediante Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre) y cuya entrada en vigor tuvo lugar el 22 de octubre de 2015⁷⁸. Se ha constatado en esta resolución que la duración de la conducta ilícita se ha extendido más allá del 22 de octubre de 2015, sin perjuicio de la diferente participación de cada una de las empresas en dicha infracción.

Si bien la naturaleza jurídica de las prohibiciones de contratar ha sido discutida y ha dado lugar a una línea jurisprudencial no siempre pacífica, cabe admitir que éstas, no siendo sanciones en sentido estricto, tienen el carácter de actos restrictivos de derechos, lo que obliga a tener en cuenta determinados aspectos o principios propios del régimen sancionador⁷⁹, que se han respetado en este procedimiento. Frente al aspecto limitativo o restrictivo de derechos del potencial contratista, se advierte también la exigencia legal de una singular condición u honorabilidad para contratar con el sector público, lo que debe permitir a las entidades que lo integran excluir de sus relaciones contractuales a aquellos sujetos que no cumplan con dicho nivel de exigencia⁸⁰.

La Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2018 (asunto C-124/17), ha dejado señalado que *“procede tener en cuenta las funciones respectivas, por una parte, de los poderes adjudicadores y, por otra, de las autoridades investigadoras. Mientras que estas últimas están encargadas de determinar la responsabilidad de determinados actores por la comisión de una infracción de una norma, constatando con imparcialidad la realidad de los hechos que pueden constituir tal infracción, y de sancionar el comportamiento contrario a Derecho adoptado por esos actores, los poderes adjudicadores deben apreciar los riesgos a los que podrían verse expuestos al atribuir un contrato a un licitador de dudosa integridad o fiabilidad”*.

⁷⁸ Cfr. Disposición final decimoctava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

⁷⁹ “[...] a las prohibiciones de contratar no se aplica el régimen de las sanciones administrativas. Pues ciertamente se trata de actos que limitan derechos, y ello significa según nuestra propia jurisprudencia y la del Tribunal Constitucional que deben aplicarse algunos principios propios del derecho sancionador, sin que ello signifique la aplicación del mismo régimen en su integridad” (STS 17 de marzo de 2015).

⁸⁰ “[...] la prohibición de contratar es uno de los efectos de reacción del ordenamiento jurídico a determinadas conductas que se estiman atentatorias a la buena fe y confianza que deben presidir las relaciones entre Administración y quienes contratan con ella o aspiran a serlo” (STS de 7 de noviembre de 2006).

En este sentido, para los órganos de contratación no es sencillo detectar la presencia de conductas anticompetitivas, como la del presente expediente, desde la perspectiva de un único procedimiento de contratación. A su vez, no cabe duda de que una conducta de concertación en las licitaciones como la que describen los hechos probados de esta resolución excluye cualquier nivel de exigencia de honorabilidad para contratar con la administración.

Por otro lado, de entre los supuestos que dan lugar a prohibiciones de contratar, cabe distinguir aquellos que deben ser apreciados en un procedimiento *ad hoc*, específicamente tramitado a tal efecto, de aquellos otros supuestos en los que la prohibición opera como reflejo de un determinado ilícito (penal o administrativo) que justifica dicha prohibición. En estos últimos, el procedimiento que se tramite concretará la duración y el alcance de la prohibición de contratar cuando no conste expresamente en la resolución administrativa o judicial correspondiente (art. 72.2 LCSP). Siendo ello así, y al margen del plazo en el que dicha duración y alcance deban fijarse (art. 72.7 LCSP) cabe identificar un automatismo en la prohibición de contratar derivada de infracciones en materia de falseamiento de la competencia, que deriva *ope legis* o como mero reflejo del dictado de una resolución que declare dicha infracción por así disponerlo el mencionado artículo 71.1.b) de la LCSP.

Además de recordar el efecto que la declaración de infracción del artículo 1 de la LDC tiene en la capacidad de las empresas para contratar con el sector público, es preciso puntualizar dos aspectos.

Por un lado, deben necesariamente quedar fuera de la prohibición de contratar los solicitantes de clemencia de acuerdo con la previsión contenida en el artículo 72.5 de la LCSP que excluye de la prohibición de contratar varios supuestos en los que incluye expresamente el de "*el acogerse al programa de clemencia en materia de falseamiento de la competencia*". En consecuencia, TRAPEMUSA, AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. y AUTOCARES PATERNA, S.L., beneficiarios de la clemencia, no podrán resultar afectados por la prohibición de contratar del artículo 71.1.b) de la LCSP como consecuencia de esta resolución.

En segundo lugar, esta resolución no fija la duración y alcance de la prohibición de contratar. En consecuencia, deberán determinarse mediante procedimiento tramitado de acuerdo con el artículo 72.2 de la LCSP. A tal efecto, se acuerda remitir una certificación de esta resolución a la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado, al margen de la posibilidad de que esta Comisión sea consultada o pueda emitir informe sobre las circunstancias concurrentes en el marco de dicho procedimiento que permitan graduar la duración y el alcance de la prohibición para cada uno de los sujetos afectados de acuerdo con su concreta participación.

En su virtud, vistos los artículos citados y los demás de general aplicación, la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

RESUELVE

Primero. Declarar que en el presente expediente se ha acreditado la existencia de una infracción única y continuada constitutiva de cártel de prohibida por el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en el reparto de las licitaciones del servicio de transporte escolar en la región de Murcia convocadas por la Consejería competente en materia de Educación de la Región de Murcia desde el año 2009 hasta el final de la ejecución del último contrato licitado en el procedimiento SG/CA/14/2016, en junio de 2018.

Segundo. De acuerdo con la responsabilidad atribuida en el fundamento de derecho cuarto, declarar responsables de la citada infracción a las siguientes entidades:

1. ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
2. ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
3. ANTONIO NOVA ORZAEZ, por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
4. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos al menos desde julio de 2009, fecha en que se firma el Convenio para repartir el mercado, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

5. AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
6. AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
7. AUTOCARES ÁGUILAS, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
8. AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
9. AUTOCARES GÓMEZ, S.A., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
10. AUTOCARES IBEROCAR, S.A., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
11. AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del

contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.

12. AUTOCARES KLEIN, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
13. AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
14. AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
15. AUTOCARES MEROÑO, S.A., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
16. AUTOCARES PATERNA, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
17. AUTOCARES PELOTÓN, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.

18. AUTOCARES RÍOS, S.A., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
19. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
20. AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
21. EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
22. Asociación regional de empresarios de transportes de viajeros de Murcia (FENEBUS-MURCIA), por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.
23. FIRST CLASS BUS, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.
24. Federación regional de organizaciones empresariales de transporte de Murcia (FROET), por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde

julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018..

25. MARCOS HIDALGO CANO, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

26. PREMIER BUS, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, al menos durante el periodo de licitación del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018, abarcando desde el momento de presentación de las ofertas en julio de 2016 hasta el final de la ejecución del contrato en junio de 2018.

27. TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

28. TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A., por su participación en una infracción única y continuada constitutiva del cártel del transporte escolar en la Región de Murcia, desde julio de 2009, fecha en que se firma un convenio para repartirse el mercado entre las distintas empresas, hasta junio de 2018, momento en que finaliza la ejecución del contrato de 41 rutas de transporte escolar para los cursos 2016-2017 y 2017-2018.

Tercero. Imponer a las autoras responsables de la conducta infractora las siguientes sanciones:

1. ALFONSO SÁEZ LÓPEZ, 6.000 euros,
2. ANTONIO MUÑOZ BAENAS, S.L., 159.605 euros,
3. ANTONIO NOVA ORZAEZ, 16.544 euros,
4. AUTOBUSES FRANCISCO SÁNCHEZ GIL, S.L., 10.247 euros,
5. AUTOBUSES VIDAL-CARTAGENA, S.A., 15.496 euros,

6. AUTOBUSES Y TAXIS PITOÑO, S.L., 4.000 euros,
7. AUTOCARES ÁGUILAS, S.L., 129.000 euros,
8. AUTOCARES BELMONTE HERMANOS, S.L., 58.775 euros,
9. AUTOCARES GÓMEZ, S.A., 1.471 euros,
10. AUTOCARES IBEROCAR, S.A., 70.614 euros,
11. AUTOCARES JUAN GÓMEZ SÁNCHEZ, S.L., 23.323⁸¹ euros,
12. AUTOCARES KLEIN, S.L., 115.431 euros,
13. AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., 46.586 euros,
14. AUTOCARES MARTÍNEZ SANTAOLALLA, S.L., 6.018 euros,
15. AUTOCARES MEROÑO, S.A., 282.074 euros,
16. AUTOCARES PATERNA, S.L., 6.000 euros,
17. AUTOCARES PELOTÓN, S.L., 66.000 euros,
18. AUTOCARES RÍOS, S.A., 18.857 euros,
19. AUTOCARES RÍOS ALICANTE, S.L., 275.000 euros,
20. AUTOCARES SÁNCHEZ ORTUÑO, S.L., 176.863 euros,
21. EUROPA BUS TURISMOS Y TRANSPORTE, S.L., 5.000 euros,
22. Asociación regional de empresarios de transportes de viajeros de Murcia (FENEBUS-MURCIA), 15.000 euros,
23. FIRST CLASS BUS, S.L., 9.000 euros,
24. Federación regional de organizaciones empresariales de transporte de Murcia (FROET), 60.000 euros,

⁸¹ Extremo rectificado mediante acuerdo de la Sala de Competencia de 23 de enero de 2020.

25. MARCOS HIDALGO CANO, S.L., 3.356 euros,
26. PREMIER BUS, S.L., 63.000 euros,
27. TRANSPORTE DE VIAJEROS DE MURCIA, S.L., 336.000 euros,
28. TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A., 43.063 euros.

Cuarto. En aplicación de lo dispuesto en los artículos 65 y 66 de la LDC, se acuerda:

1. Eximir del pago de la multa a TRANSPORTES PERIFÉRICOS MURCIANOS, S.A.
2. Reducir en un 40% el importe de la multa correspondiente a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC. En consecuencia, la sanción impuesta a AUTOCARES LÓPEZ FERNÁNDEZ, S.L. pasa a ser de 27.952 euros.
3. Reducir en un 30% el importe de la multa correspondiente a AUTOCARES PATERNA, S.L., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC. En consecuencia, la sanción impuesta a AUTOCARES PATERNA, S.L. pasa a ser de 4.200 euros.

Quinto. Intimar a las empresas infractoras para que en el futuro se abstengan de realizar conductas semejantes a la tipificada y sancionada en la presente Resolución.

Sexto. Declarar prescritos los hechos y las conductas a las que se hace referencia en el fundamento cuarto de la presente resolución y proceder al archivo de las actuaciones seguidas contra las siguientes empresas:

1. AUTOCARES ESPUÑA, S.L.
2. AUTOCARES HELLÍN, S.A.
3. AUTOCARES JOSÉ MARTÍNEZ GARCÍA, S.L.
4. BUS RÍOS, S.L.
5. BUSMAR, S.L.
6. LÍNEAS REGULARES DEL SUDESTE, S.L.
7. LÍNEAS Y AUTOCARES, S.A.
8. TRANSALHAMA, S.L.
9. TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.

Séptimo. Resolver sobre la confidencialidad relativa a la documentación aportada por las empresas de conformidad con lo señalado en el fundamento de derecho quinto de esta resolución.

Octavo. Instar al Servicio Regional de Defensa de la Competencia para que investigue la conducta de aquellas empresas de este expediente que no han atendido requerimientos de información, a fin de incoar, en su caso, los procedimientos sancionadores que correspondan.

Noveno. Remitir la presente resolución a la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado a los efectos oportunos, de acuerdo con lo establecido en el fundamento de derecho séptimo.

Décimo. Instar al Servicio Regional de Defensa de la Competencia para que vigile el cumplimiento íntegro de esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución al Servicio Regional de Defensa de la Competencia de la Región de Murcia y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo en la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.