

RESOLUCION

Expediente sancionador S/0012/07 PUERTO DE BARCELONA

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña
D^a. M^a. Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 17 de marzo de 2011

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, con la composición expresada al margen y siendo Ponente la Consejera D^a Pilar Sánchez Núñez ha dictado resolución en el Expediente Sancionador S/0012/07 PUERTO DE BARCELONA instruido por la Dirección de Investigación por supuesta infracción de la *Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC)*.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. El 26 de enero de 2011 tuvo entrada en el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (el Consejo) una propuesta de la Dirección de Investigación consistente en aplicar una terminación convencional al expediente sancionador S/0012/07, incoado por la existencia de indicios de infracción de la LDC.
2. El expediente sancionador S/0012/07 tiene su origen en el 30 de agosto de 2007, fecha en la que la Asociación Mediterránea de Transportistas de Contenedores e Intermodal (en adelante AMETRACI) dirigió una consulta al extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) sobre la licitud, en base a la entonces en vigor Ley 16/1989 de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, (actual LDC) de una serie de pactos en virtud de los cuales los firmantes de los mismos establecían diversas medidas tendentes a la ordenación de la actividad propia del Puerto de Barcelona. Los acuerdos sometidos a consulta se centraban en: (1) el “Programa de incentivos P+”, contenido en el “Reglamento de la Operativa y Usos del Espacio y de Dominio Público Portuario para Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona”, en el que se hacen referencias al requisito de disposición de una flota mínima de vehículos por parte de las empresas para obtener los distintos grados de cualificación P+ y (2) sobre los pactos contenidos en la “Carta para la competitividad y la calidad en el transporte de contenedores en el Puerto de Barcelona”. En virtud de dichos pactos los sujetos firmantes de dicho acuerdo decidían, por un lado, la creación del

“Forum del Transport Terrestre” (FTT), así como de diferentes grupos de trabajo, con la finalidad, entre otras, de definir las condiciones generales de contratación que luego tendrían que asumir las empresas que solicitaran la autorización “P” y, por otro, la elaboración de una guía del transporte terrestre de contenedores.

3. El 6 de septiembre de 2007 el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) acordó remitir la consulta a la Dirección de Investigación para su tramitación como una denuncia.
4. En el marco de lo previsto en los artículos 1 y 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, se abrió un periodo de información reservada solicitado por el Servicio de Defensa de la Competencia de la Generalitat de Catalunya . El 5 de junio de 2008 se resolvió que la CNC era el órgano competente para conocer de dicha denuncia.
5. La Dirección de Investigación, en el marco de lo establecido en el art. 49.2 LDC, inició una información reservada con el fin de determinar, con carácter preliminar, la concurrencia de circunstancias que justificasen la incoación de expediente sancionador por supuestas conductas prohibidas en la LDC.
6. Del resultado de la información reservada se estimó que existían indicios racionales de una posible infracción y, en consecuencia, con fecha 2 de marzo de 2009 y de conformidad con lo establecido en el art. 49.1 LDC se acordó la incoación de expediente sancionador por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el art.1 LDC y en el art. 81 del Tratado de la Comunidad Europea (actual artículo 101 del TFUE) contra la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), la Asociación Logística de Transporte de Contenedores (ALTC), la Asociación de Autopatronos y de Empresarios del Transporte de Contenedores y Afines por Carretera de Barcelona (TRANSCONT), la Asociación Española de Depósitos Reparadores de Contenedores (ARCE), la Asociación de transitarios internacionales de Barcelona- Organización para la logística y el Transporte (ATEIA-OLT), el Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona (COACAB), el Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya, la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona (AEEPB) y la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona. Como resultado de la investigación el 3 de diciembre de 2009 la Dirección de Investigación formuló Pliego de Concreción de Hechos, narrando los hechos que le llevaban a valorar las conductas analizadas como conductas contrarias a la LDC y al TFUE.
7. El Pliego de Concreción de Hechos fue objeto de las correspondientes alegaciones y de un recurso ante el Consejo de la CNC, que con fecha 25 de enero de 2010 el Consejo de la CNC resolvió inadmitir.

8. El 23 de diciembre de 2009 y el 5 de enero de 2010 tuvieron entrada solicitudes de inicio de la tramitación de una terminación convencional presentadas por COACAB y la APB.
9. El 28 de enero de 2010 la Directora de Investigación acordó el inicio de las actuaciones tendentes a la terminación convencional del procedimiento sancionador de referencia, cuyo plazo máximo de resolución quedó suspendido de acuerdo con el artículo 37.1 g) de la LDC.
10. Los días 26 y 30 de marzo de 2010 se recibieron las propuestas de compromisos de COACAB y APB, respectivamente, que fueron remitidas al resto de interesados en el expediente de referencia con fecha 30 de marzo de 2010 así como al Consejo de la CNC con fecha 5 de abril de 2010. Estos primeros compromisos de la APB se referían, en esencia, a autorizaciones de entrada al Puerto, asignación de plazas de aparcamiento, preaviso de entrada a las terminales y publicidad.
11. El 18 de junio de 2010 la Directora de Investigación acordó solicitar nuevos compromisos a la APB, al entender que los presentados inicialmente no cubrían todos los aspectos destacados en el Pliego de Concreción de Hechos. Este Acuerdo fue notificado a la APB con la misma fecha.
12. El 7 de julio de 2010 se recibió la nueva propuesta de compromisos presentada por la APB que fue remitida a todos los interesados el 12 de julio de 2010 así como al Consejo de la CNC.
13. El 26 de octubre de 2010 la Directora de Investigación acordó solicitar nuevos compromisos a la APB, al entender que los presentados con fecha 7 de julio de 2010 no cubrían todos los aspectos destacados en el Pliego de Concreción de Hechos. Este Acuerdo fue notificado a la APB con la misma fecha.
14. Con fecha 16 de noviembre de 2010 tuvo entrada la tercera propuesta de compromisos presentada por la APB que fue remitida a todos los interesados el 17 de noviembre de 2010 y al Consejo de la CNC con fecha 18 de noviembre de 2010.
15. La AEEPB, el Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya, el COACAB, la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona, ALTC y ATEIA-OLT manifiestan su conformidad y adhesión a los compromisos presentados por la APB. ARCE se limita a manifestar su disposición a cumplir con las normativas que imponga la APB siempre que sean conformes a la legalidad.
16. TRANSCONT en sus alegaciones se adhiere a la propuesta de derogar los documentos de base del PROATRANS, entendiendo que además debe disolverse el Foro del Transporte Terrestre (FTT) y alega que:
 - *en relación con la concesión de las autorizaciones, TRANSCONT solicita que exista un sistema de renovación de las AG automático y menciona la necesidad de un plazo para la subsanación de defectos en*

el procedimiento de concesión. Sobre los plazos que la APB propone como máximos para la concesión de AG y AE (respectivamente, un mes y el tiempo que sea preciso para analizar la documentación presentada), considera que debería existir un compromiso de 24-48 horas para las AE y que un mes para las AG es razonable, pero que la necesidad de aprobación por el Consejo puede impedir cumplir los plazos.

- *En relación con el sistema de preavisos, el PORTIC no debería ser un requisito para obtener una autorización que permita operar en el Puerto. TRANSCONT insiste en que los servicios de PORTIC a los que debería darse alternativa a través del CI-SAU son tanto el sistema de preaviso, como también los relativos a las órdenes de transporte, pues de lo contrario, el CI-SAU no es una alternativa real a PORTIC.*
- *En relación con la asignación de plazas de aparcamiento, TRANSCONT critica la inconcreción de la información sobre las plazas rotativas. Sobre las plazas en régimen de pupilaje alega que genera inseguridad jurídica incluir como causa de extinción que la APB decida incrementar las plazas rotatorias, ya que se desconoce si se extinguirán todas o parte de las plazas y cuál será el procedimiento y criterio.*
- *En cuanto a la suspensión de obstáculos al desarrollo eficaz de la actividad: sobre control de puertas y terminales, TRANSCONT alega que actualmente existen demoras que son asumidas por los transportistas y que en caso de retrasos el transportista tendría que tener derecho a ser indemnizado por demora. Sobre los medios para evitar controversias por pesaje, alega que la APB debe exigir, y no sólo “solicitar” a las terminales, que adopten medidas para disponer de aparatos de pesaje. También alega que la APB no se debe conformar con “velar por el establecimiento de precios ajustados a costes” sino que debe comprometerse a ello”.*

17. El día 26 de enero de 2011 la Dirección de Investigación, en el marco del procedimiento de terminación convencional iniciado el 28 de enero de 2010, formuló, al amparo de los artículos 52 LDC y 39.5 del Reglamento de Defensa de la Competencia aprobado por Real Decreto 261/08, de 22 de febrero, Propuesta de Resolución de Terminación Convencional.

18. El día 2 de febrero de 2011, en aplicación del artículo 11.4 del reglamento (CE) 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 101 y 102 del TFUE el Consejo acordó informar a la Comisión de la propuesta de compromisos presentada en el marco del presente expediente. Transcurrido el plazo de 30 días a que se refiere este precepto, la Comisión Europea no ha realizado ninguna observación.

19. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia deliberó y falló este asunto en la Sesión celebrada el día 16 de marzo de 2011.

20. Son interesados :

- ASOCIACIÓN MEDITERRÁNEA DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES E INTERMODAL (AMETRACI)
- AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA (APB)
- ASOCIACIÓN DE AUTOPATRONOS Y DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES Y AFINES POR CARRETERA DE BARCELONA (TRANSCONT)
- ASOCIACION LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES (ALTC)
- ASOCIACION ESPAÑOLA DE DEPÓSITOS REPARADORES DE CONTENEDORES (ARCE)
- ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS INTERNACIONALES DE BARCELONA-ORGANIZACIÓN PARA LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE (ATEIA-OLT)
- COLEGIO OFICIAL DE AGENTES Y COMISIONISTAS DE ADUANAS DE BARCELONA (COACAB)
- CONSELL D'USUARIS DEL TRANSPORTE DE CATALUÑA
- ASOCIACIÓN DE EMPRESAS ESTIBADORAS PORTUARIAS DE BARCELONA (AEEPB)
- ASSOCIACIÓ D'AGENTS CONSIGNATARIS DE VAIXELLS DE BARCELONA.

HECHOS ACREDITADOS

1. Las partes interesadas de este expediente, son, como consta en la propuesta de la Dirección de Investigación:

“A. LAS PARTES

AMETRACI (*Asociación Mediterránea de Transportistas de Contenedores e Intermodal*).

El denunciante es una asociación de transportistas, principalmente autónomos y PYMES, y cuya actividad se centra mayoritariamente (80%) en el Puerto de Barcelona (folio 467).

Según las propias estimaciones de AMETRACI, esta asociación representa, aproximadamente, al 10% de los operadores del Puerto de Barcelona (folio 464) entre los que se cuentan 75 autónomos con más de 110 camiones (folio 1060).

Los transportistas autónomos de AMETRACI contratan sus servicios en un 85% con empresas de transporte que generalmente no pertenecen a la asociación ALTC. El resto de sus servicios los contratan directamente con transitarios o almacenistas (folio 466).

Autoridad Portuaria de Barcelona (APB)

El Puerto de Barcelona es uno de los 44 puertos españoles de la red de Puertos de Interés General, cuya titularidad corresponde al Estado y son gestionados a través de 28 Autoridades Portuarias. Son coordinados por el Organismo Público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno, mientras que la autoridad portuaria en cuestión es la proveedora de infraestructura y suelo portuario y regula la utilización de este dominio público.

TRANSCONT (Asociación de Autopatronos y de Empresarios del Transporte de Contenedores y Afines por Carretera de Barcelona)

Es una asociación destinada a la defensa, protección y desarrollo de los intereses colectivos de los autopatronos y trabajadores autónomos dedicados a la actividad del transporte de contenedores por carretera en el ámbito del Puerto de Barcelona. Esta asociación tiene unos 800 asociados (folio 477).

ALTC (Asociación Logística de Transporte de Contenedores)

Es una asociación de empresas dedicadas a la actividad del transporte terrestre de contenedores y que ejercen su actividad principal en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cataluña. Entre sus miembros figuran empresas que operan en el puerto de Barcelona, algunas de las cuales trabajan con flota propia mientras que otras subcontratan a transportistas autónomos.

ARCE (Asociación Española de Empresas de Depósito y Reparación de Contenedores)

ARCE tiene por objeto englobar a todos los profesionales del sector del depósito y reparación de los contenedores de tráfico marítimo y defender sus intereses. Aunque su ámbito es nacional, tiene delegaciones en Barcelona, Valencia, Algeciras y Bilbao.

ATEIA-OLT (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona - Organización para la Logística del Transporte)

ATEIA-OLT Barcelona representa a las empresas transitarias dedicadas a la logística y al transporte en puertos y aeropuertos.

COACAB (Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona)

Este colectivo, además de actividades de formación a sus asociados, participa en las actividades de la comunidad portuaria, aeropuerto y zona franca, en cuestiones como la promoción comercial, sistemas de información, calidad y formación en investigación.

Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya

Pertenecen al Consell las empresas que tengan como interés común el hecho de ser cargadores, así como los fabricantes y los distribuidores de mercancías que usen alguno de los diferentes medios de transporte para poder llevar a cabo su actividad. Su sede está radicada en Barcelona.

AEEPB (Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona)

Representa a un conjunto de empresas estibadoras de Barcelona que llevan a cabo operaciones portuarias de manipulación de las mercancías.

En el caso de la AEEPB, siempre han formado parte todas las empresas estibadoras del Puerto de Barcelona que suman un total de 12.

Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona

Esta asociación engloba a los consignatarios de buques y se constituyó para la representación, gestión, defensa y fomento de los intereses profesionales de sus miembros. En su página web consta un listado de unos 60 asociados”.

2. El funcionamiento del transporte terrestre de mercancías en el Puerto de Barcelona tal y como consta en la Propuesta de la DI se describe de la siguiente forma:

“B. FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE BARCELONA

En la actividad del transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Barcelona concurren, al menos, cuatro tipos de figuras: los transitarios, los consignatarios, las empresas de transporte asociadas, en su gran mayoría, en ALTC y los autónomos del transporte asociados en TRANSCONT y AMETRACI.

*Los **transitarios** (asociados en el Puerto de Barcelona en la asociación ATEIA-OLT) son organizadores de transportes internacionales y de aquéllos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero y por ello se encargan de organizar y contratar los transportes y/u ocupar la posición del cargador o receptor (consignatario de la carga) en los transportes. Para su ejercicio hace falta estar en posesión de una autorización administrativa, la denominada “Autorización Operador de Transporte” (Autorización OT”). (Art. 126 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, Ley 16/1987 de 30 de julio).*

*Los **consignatarios** pueden ser de dos tipos: consignatarios de la carga y consignatarios de buques. Consignatario de la carga es un nombre genérico y se refiere a las personas a cuyo nombre va dirigido un cargamento. (Los transitarios son con frecuencia “consignatarios de la carga”, ya que dicha carga va a su nombre en representación del receptor final, que les ha contratado para realizar este trabajo). Los consignatarios de buques (a quienes pertenecen los asociados a la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona) actúan por cuenta del transportista marítimo o naviero que les nombra y se encargan de realizar todos los servicios y gestiones administrativas relacionadas con la escala de los buques de dicho naviero en el puerto donde el consignatario de buques desarrolla su actividad, así como todas las gestiones relacionadas con las mercancías y/o pasajeros transportados en ellos. No hace falta ninguna autorización administrativa para ser consignatario de buques, pero sí estar dado de alta en el puerto correspondiente y cumplir con los requisitos que éste imponga.*

Por ello, el contratante del servicio de transporte terrestre es generalmente un transitario (el consignatario de la carga), que pasa la orden a una **empresa de transporte por carretera** la cual es la responsable del traslado de los productos en camiones hasta o desde el Puerto de Barcelona. Estas empresas con frecuencia no disponen de flota propia de camiones o, si la tienen, no siempre es suficiente para prestar todo el volumen de servicios contratado, por lo que se suele subcontratar a los **transportistas autónomos** para la realización del servicio (folios 453-455, 476 y 561 y Resolución del Consejo de la CNC en el Expte. 623/07, Transporte de Barcelona).

Por la condición aduanera de Barcelona, también intervienen con frecuencia los **agentes de aduanas** que realizan funciones de intermediación entre los importadores/ exportadores y la administración aduanera para la realización de los trámites necesarios para el despacho de mercancías.”

3. Los hechos acreditados constan en la propuesta de la DI como sigue:

“C. HECHOS ACREDITADOS

A finales de 2004, la APB, a petición de las asociaciones ALTC y TRANSCONT, impulsó el Plan de Reestructuración y Ordenación de Acceso del Transporte vinculado al Puerto de Barcelona (PROATRANS) con objeto de buscar soluciones a las necesidades operativas y de infraestructuras del sector de transporte de contenedores en el Puerto de Barcelona (folio 229). Para la preparación de PROATRANS, la APB coordinó a los distintos departamentos de la propia APB y a los organismos y agentes del sector: cargadores, transportistas autónomos, operadores del transporte, empresas de transporte, consignatarios, navieras, transitarios, empresas estibadoras, terminales marítimas interiores, asociaciones del sector (folio 231). El plan fue presentado oficialmente con fecha 17 de febrero de 2005 (folio 5) y se venía desarrollando en tres fases.

En la primera fase, como resultado de trabajos llevados a cabo por la APB y representantes de la comunidad portuaria, el 21 de julio de 2005, la propia APB y los representantes de los colectivos (ALTC, TRANSCONT, Asociación de Consignatarios, COACAB, ATEIA, Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña, Asociación de Empresas Estibadoras, Organización de Estibadores Portuarios y Depósitos de contenedores (folio 36)) firmaron la **Carta para la competitividad y la calidad en el transporte de contenedores del Puerto de Barcelona** (folios 5-6, 17-19, 33-37, 235, 287-288, y 500) en la que se establecían 10 pactos, entre los que cabe destacar (folio 288) el plan de “organizarse en un órgano plenario, el Foro del Transporte (FTT), bajo la dirección del Grupo de Trabajo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria”.

En la segunda fase de PROATRANS (verano 2005-2007) se crea el FTT y se realizan variadas inversiones (folio 500).

El FTT se crea por acuerdo del Consejo de Administración del Puerto de Barcelona el 27 de julio de 2005 a propuesta de su Presidente (folio 75), con el fin de ser un foro permanente de diálogo y colaboración entre los operadores, así como de facilitar la mejora de la calidad en la prestación de los servicios de transporte por carretera vinculados a la actividad portuaria y coordinar y discutir las iniciativas de la Comunidad Logística Portuaria (folios 39 y 75). El Reglamento Interno del FTT, de 8 de febrero de 2006, en su tercera disposición se refiere a la composición de este foro, citando los componentes iniciales (APB, ALTC, Asociación de consignatarios, TRANSCONT, ATEIA, COACAB, Consell de Usuaris, ARCE-Barcelona, Asociación de Empresas Estibadoras del Puerto de Barcelona y un representante de la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalitat de Cataluña) y apreciando que se podrán incorporar otras entidades mediante acuerdo del Consejo de Administración de la APB. Sin embargo, a pesar de que AMETRACI solicitó en sucesivas ocasiones participar en el plan PROATRANS y/o en el FTT y cumplía los requisitos del Reglamento Interno, sus solicitudes fueron siempre rechazadas y en todo caso, se le instaba a integrarse en ALTC o TRANSCONT.

Tal y como se preveía en la Carta para la Competitividad, el Foro se apoyaba en grupos de trabajo para cada área, en cada uno de los cuales participaban, entre otros, la APB, ALTC y TRANSCONT (folios 42, 230 y 564).

Una de las medidas elaboradas y adoptadas durante esta segunda fase fue la creación del Reglamento de la Operativa y Usos del Espacio y Dominio Público Portuario para el Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona, elaborado por los miembros del Grupo de Operativa y Normativa (uno de los grupos de trabajo del FTT). De acuerdo con la APB (folios 958-959), el documento que finalmente entró en vigor y se aplicó, tras una modificación, es el “Pliego de Condiciones Particulares de las Diferentes Autorizaciones P y E para el Desarrollo Habitual y no Habitual o esporádico, Respectivamente, de la Actividad de Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona, y programa de Incentivos P+” (en adelante, el Pliego) que, en esencia, contiene los mismos puntos que el Reglamento citado.

Se trata de unas instrucciones de “obligado cumplimiento en la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Barcelona” (folio 968). Tras la entrada en vigor del Pliego, para el acceso al Puerto de Barcelona de los camiones se hizo necesaria la obtención de una de las autorizaciones que concede la APB: E o P.

La autorización E se otorga a transportistas autónomos (folio 478) para una sola operación (folio 1189). Implica un trámite previo cada vez, el de personarse e identificarse, además de pagar en cada ocasión que se entre en el Puerto, por dos conceptos: una tasa dependiente de la antigüedad del vehículo y otra tarifa para la realización de controles telemáticos.

La autorización P permite a su titular desarrollar de forma habitual la actividad de transporte terrestre de contenedores con origen/destino en las instalaciones especificadas en el Puerto de Barcelona (folio 1201) y se otorga por un plazo

de dos años (folios 501, 1177 y 1307). La autorización P se otorga a las empresas transportistas, sean personas físicas o jurídicas, y ampara los vehículos operados por ésta, sean de propiedad o no y conducidos por empleados o por trabajadores autónomos al servicio de éstas (folios 1096 y 1177). Para su obtención, la empresa, en su solicitud, se compromete a cumplir una serie de requisitos. Las autorizaciones P están exentas de pagar tasas (folios 1170 y 1307).

Tanto AMETRACI (folio 469) como inicialmente TRANSCONT (folio 478) afirman que los autónomos no pueden obtener esta autorización P. Sólo las empresas y, en todo caso, los autónomos vinculados a una empresa concreta. En los registros de la APB, a fecha 20 de julio de 2009, tan sólo constaba un caso de un autónomo con un solo camión que hubiera obtenido la autorización P (folio 1170).

Además de estas autorizaciones se crea el “Programa de incentivos P+”, reservado a los beneficiarios de autorizaciones P, que consiste en una serie de ventajas (las ventajas ofrecidas a las empresas P+ consisten en la disponibilidad de espacio para oficinas en las instalaciones gestionadas por la APB, plazas de aparcamiento para camiones en el recinto del puerto, prioridad en el acceso en los programas de formación organizados por el FTT y acceso preferente a los equipos de comunicaciones de la APB (folios 234 y 500), en tres grados diferentes (a, b o c) en función del número de tractores de las empresas de transporte (folio 274), (**P+c** si se tienen más de 12 vehículos propios y más 13 vehículos autónomos (a partir del 1 de enero de 2010 las flotas deberían pasar a tener más de 25 vehículos propios). **P+b** si es una flota superior a 25 vehículos propios (a partir del 1 de enero de 2010 las flotas deberían pasar a tener más de 40 vehículos propios) y **P+a** si se tiene flota superior a 40 vehículos propios (a partir del 1 de enero de 2010 las flotas deberían pasar a tener más de 50 vehículos propios).

Por otra parte, antes de realizar una operación en el Puerto de Barcelona, tanto si la autorización de entrada es E como si es P, es necesario que se realice un preaviso telemático.

En la tercera fase de PROATRANS (desde 2007), entre otros aspectos, se aplican los sistemas de incentivos P+ para la asignación de plazas de aparcamiento y oficinas, además de activarse los sistemas de intercambio documental.

Una de las ventajas de este programa de incentivos más controvertida, y que es denunciada por AMETRACI, es la asignación de plazas de aparcamiento: de las 880 plazas que afirma la APB que tiene el Puerto para camiones porta-contenedores (folio 968), un total de 860 habían sido puestas a disposición de las empresas que habían obtenido la calificación P+ y dentro de éstas los asociados a ALTC y TRANSCONT resultaban claramente beneficiados (De esas 860 plazas asignadas a P+, 390 han sido asignadas a vehículos pertenecientes a ALTC y 450 a vehículos de autónomos que declaran pertenecer a TRANSCONT (folio 1171, 1173 y 1175). El resto (unas 20 plazas) están disponibles para transeúntes y estacionamiento especial para vehículos

cargados con mercancías peligrosas (folio 1173). Por otro lado, los autónomos en general, no resultaban adjudicatarios de plazas por sí mismos, sino a través de la empresa que los contratase y si comenzaba a trabajar para una empresa “no P+” perdía automáticamente la plaza (folios 1155-1160 bis).

El 4 de diciembre de 2008 se firmó, por parte de todos aquéllos contra los que se acordó la incoación del expediente de referencia, excepto ARCE, el llamado “Pacto por la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona” (folios 1164bis-1165). Este pacto consta de 10 acuerdos que incluyen medidas muy dispares, entre ellas:

- “Acuerdo 2: Gestión de tarjetas P+ (a nombre del titular y TRANSCONT) supervisada por la APB.(...)”*
 - Acuerdo 3: Gestión de las plazas de parking que le corresponden a los socios de la asociación por parte de TRANSCONT, con distribución anual y recibo a cargo del autónomo, todo ello conforme a la normativa vigente.*
 - Acuerdo 10: Negociación del Convenio Marco entre ALTC y TRANSCONT y negociación de los contratos (empresa/autónomo) ajustada a la situación actual (escenario de crisis), mínimos mensuales, plazos de pago, distribución equilibrada y equitativa del trabajo, asumiendo las diferencias de costes entre camiones de empresa y autónomo”.*
4. Tras la presentación de dos propuestas iniciales sobre las que la DI no consideró idóneas para resolver los problemas de competencia detectados, se presentaron finalmente, con fecha 15 de noviembre de 2001 los compromisos objeto de valoración en el presente expediente. En dicho documento se desarrolla inicialmente (f2655-2668) el sentido de las modificaciones que se hacen sobre las propuestas anteriores de compromisos, dando respuesta a las deficiencias de los mismos señaladas por la DI en su escrito de 26 de octubre de 2010. Finalmente se concluye con la Propuesta de Compromisos propiamente dicha y que se detalla a continuación (f2669-2679):

“PROPUESTA DE COMPROMISOS

A.- COMPROMISO GENERAL DE NO SUSCRIBIR PACTOS CONTRARIOS A COMPETENCIA

- La Autoridad Portuaria de Barcelona se compromete a no suscribir pactos para regular la actividad de transporte terrestre de contenedores.*
- Previa la tramitación legal oportuna, derogación formal de los siguientes documentos, en lo que aún no lo hayan sido por los acuerdos del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de 25 de noviembre y 16 de diciembre de 2009: “Carta por la competitividad y la calidad en el transporte*

de contenedores del puerto de Barcelona”, Reglamento de la Operativa y Usos del Espacio y Dominio Público Portuario para el Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona”, “Pliego de Condiciones Particulares de las Diferentes Autorizaciones P y E para el Desarrollo Habitual y no Habitual o esporádico, respectivamente, de la Actividad de Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona, y programa de Incentivos P+”, (texto refundido aprobado el 30 de julio de 2008) y “Pacto por la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona”.

B.-COMPROMISOS EN CUANTO A LAS AUTORIZACIONES DE ACTIVIDAD

Las nuevas condiciones particulares que regularán las autorizaciones para desarrollar la actividad de transporte terrestre de contenedores (derogados formalmente los anteriores pliegos y del "Reglamento" que le servía de documento de partida) se ajustarán a las BASES que siguen a continuación.

1. Tipos de autorizaciones: *Se distinguirá entre <autorizaciones genéricas> y <autorizaciones específicas>, Son autorizaciones de actividad de las reguladas en los artículos 86 a 89 de la Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.*

Autorizaciones genéricas (AG)

2. Objeto y plazo de duración: *Las <autorizaciones genéricas> permitirán a su titular realizar la actividad de transporte terrestre de contenedores durante un periodo de tiempo determinado, que se establecería en tres años.*

3. Requisitos de solicitud de autorizaciones genéricas: *a) Disponer de la autorización administrativa MDP para ejercer actividades de transporte terrestre, según lo establecido en la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo; b) Proporcionar los datos para identificación y registro (ver punto 4); c) No tener deuda pendiente por sanciones por infracciones de normativa portuaria; d) Aceptación de las condiciones de la actividad (ver punto 11).*

4. Identificación y registro de los solicitantes de autorizaciones genéricas: *El solicitante de una autorización genérica deberá aportar los datos de identificación, que serán:*

- *En el caso de personas físicas: nombre y apellidos, DNI, NIF, referencia de su autorización MDP, datos de contacto (domicilio, teléfono y/o mail y/o fax), acreditación de estar al corriente de obligaciones tributarias y de Seguridad Social, datos que permitan identificar a la tractora y el número de tele-tag asignado a la misma. datos que permitan identificar al conductor o conductores (DNI, teléfono y/o mail y/o fax, fotografía y tipo de habilitaciones del chofer, mercancías peligrosas o cualquier otra).*
- *En caso de personas jurídicas: razón social, escritura de constitución o de estatutos vigentes, NIF; nombre y apellidos del legal representante y documentación acreditativa de la representación; referencia de su autorización MDP, datos de contacto (domicilio, teléfono y/o mail y/o fax), acreditación de estar al corriente de obligaciones tributarias y de Seguridad Social, datos que*

permitan identificar a la tractora o tractoras y el número de tele-tag asignado a la misma; datos que permitan identificar al conductor o conductores (DNI, teléfono y/o mail y/o fax, fotografía y tipo de habilitaciones del chofer, mercancías peligrosas o cualquier otra).

Con esta información se formarán bases de datos: para los titulares de las autorizaciones (sean autónomos o sociedades), para las tractoras y para los conductores. Esas bases de datos conformarán los registros de titulares de autorizaciones genéricas, conductores de titulares de autorizaciones genéricas y tractoras de titulares de autorizaciones genéricas. Dichas bases serán de uso exclusivo de la APB sin perjuicio de que, con estricto cumplimiento de lo dispuesto en las leyes de protección de datos y con todas las garantías para los interesados, puedan integrarse en un proyecto global destinado a la mayor agilidad de la operativa portuaria (intercambio de datos con las terminales y con otras Administraciones).

Puede suceder que en el momento de solicitar la autorización genérica, el interesado no facilite los datos de la tractora o tractoras y/o del conductor o conductores. Para que puedan desarrollar la actividad deberá aportarlos posteriormente, así como, en lo sucesivo, cualquier cambio o modificación al respecto.

La Autoridad Portuaria no comprobará si los conductores cuyos datos facilita el titular de la autorización son empleados o subcontratados suyos, ni el título en base al cual utiliza las tractoras cuyos datos facilita.

La razón para solicitar estos datos es la necesidad de tener identificados a quienes desarrollan estas actividades en la zona de servicio del puerto. De acuerdo con la legislación sectorial (artículos 88 y siguientes Ley 48/2003, de 26 de noviembre) el ejercicio de actividades comerciante servicios, etc. en el dominio público portuario, precisa el previo otorgamiento de autorización por la Autoridad Portuaria. Se trata de un aprovechamiento especial del dominio público y como tal la ley lo sujeta a control a través de la técnica de la autorización. Existe además una normativa específica de seguridad en las instalaciones portuarias.¹

5. Quién puede solicitar las autorizaciones genéricas: *Podrán pedir autorizaciones genéricas tanto los empresarios autónomos como los empresarios persona jurídica que cumplan los requisitos indicados en el punto 3.*

6. Tramitación de las solicitudes de autorizaciones genéricas: *Las solicitudes de autorizaciones genéricas se tramitarán de la siguiente forma:*

La solicitud, con la correspondiente documentación, habrá de dirigirse al SAU de la Autoridad Portuaria de Barcelona, físicamente o por medios electrónicos en la forma que la Autoridad Portuaria de Barcelona establezca para ello.

La presentación y tramitación de solicitudes por medios electrónicos, en estos momentos no es posible. La Autoridad Portuaria de Barcelona se compromete a hacer posible esa tramitación en condiciones equivalentes a las de la tramitación presencial, en un plazo máximo de ocho meses.

Respecto de la tramitación presencial:

De conformidad con lo establecido en el artículo 87.4 de la Ley de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, el plazo para

¹ Real Decreto 1617/2007 de protección de buques e instalaciones portuarias.

notificar la resolución será de tres meses y la resolución se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa. Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria se compromete a resolver cada solicitud en el plazo más breve posible, que no superará el mes. La resolución será motivada. El otorgamiento de la autorización implica el alta en el registro correspondiente de titulares de autorizaciones genéricas, en el de sus conductores y en el de sus tractoras.

Además se entregará una tarjeta identificativa a los conductores y un ejemplar de las instrucciones de seguridad emitidas por las terminales de contenedores y depósitos del recinto portuario.

6 bis. Renovación de autorizaciones genéricas: Extinguida una autorización genérica, podrá solicitarse una nueva. Para ello deberán cumplirse los requisitos y seguir los trámites establecidos en los apartados anteriores.

Autorizaciones específicas (AE)

7. Objeto y plazo: Las <autorizaciones específicas> permitirán a su titular realizar operaciones puntuales en terminales concretas.

8. Requisitos de solicitud de autorizaciones específicas: a) Disponer de la autorización administrativa MDP para ejercer actividades de transporte terrestre, según lo establecido en la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo; b) No tener deuda pendiente por sanciones por infracciones de normativa portuaria; c) Aceptación de las condiciones de la actividad (ver punto 11).

9. Quién puede solicitar las autorizaciones específicas: Podrá pedir una AE cualquier persona física que desarrolle la actividad de transporte terrestre de contenedores (con independencia de que actúe por cuenta propia o por cuenta de un tercero), que cumpla los requisitos indicados en el punto anterior.

10. Tramitación de las solicitudes de autorizaciones específicas: El interesado en obtener una AE, antes de acceder a la Terminal de contenedores de destino, deberá presentar la solicitud, con la correspondiente documentación, en la oficina del CI-SAU (Centro de Identificación -Servicio de Acceso Unificado) que se encuentra debidamente señalizada en la zona de servicio del puerto de Barcelona o formular la solicitud por medios electrónicos en la forma que la Autoridad Portuaria de Barcelona establezca para ello.

La presentación y tramitación de solicitudes por medios electrónicos, en estos momentos no es posible. **La Autoridad Portuaria de Barcelona se compromete a hacer posible esa tramitación en condiciones equivalentes a las de la tramitación presencial, en un plazo máximo de ocho meses.**

Respecto de la tramitación en la oficina del CI-SAU:

La oficina del CI-SAU estará operativa durante el mismo horario de apertura de las terminales y depósitos del recinto portuario.

En esta oficina se procederá a solicitar al transportista los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos indicados en el punto 8. Verificados esos documentos, se le expedirá el título y, si interesa el servicio, se le hará el servicio de preaviso a la Terminal de destino (ver punto 13). El título consistirá en una tarjeta de un solo uso en la que estarán grabados los datos de identificación del conductor, la tractora y la operación para su presentación a la Terminal de destino. También se

entregará un ejemplar de las instrucciones de seguridad emitidas por las terminales de contenedores y depósitos de contenedores del recinto portuario.

Por lo tanto la AE se tramita en ventanilla y, si se cumplen los requisitos antes indicados, se otorgará en el tiempo que sea preciso para analizar la documentación presentada.

Condiciones de la actividad

11. Condiciones de la actividad: Las autorizaciones permiten realizar la actividad con sujeción a las siguientes condiciones:

Condiciones de las AG.²

- La autorización se otorga con sujeción a lo dispuesto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre.
- Identificación de las tractoras y conductores amparados por la autorización, con obligación del titular de comunicar cualquier modificación antes de que se produzca.
- Carácter no transferible.
- La tractora tiene que tener tele-tag³.
- Aceptación del sistema de preaviso a la terminal.
- Sujeción del titular de la autorización y, caso de tenerlos, de sus conductores, al Reglamento de Servicios, Policía y Régimen del Puerto de Barcelona o normativa que lo sustituya o desarrolle.
- Declaración de conocimiento de los riesgos de la actividad, con referencia a las instrucciones de seguridad de las terminales y depósitos de contenedores del puerto.
- Causas de extinción: transcurso de plazo, incumplimiento de las obligaciones de la autorización.

Condiciones de las AE: Serán las mismas que las de las AG (excepto la exigencia de teletag) pero limitando su alcance a la Terminal o terminales para las que se autoriza la operación concreta autorizada.

Las condiciones anteriores están directamente relacionadas con el objeto de las autorizaciones. La cláusula relativa a los riesgos laborales obedece, por una parte, a la voluntad de facilitar el cumplimiento de la normativa de riesgos laborales por parte de las terminales y depósitos de contenedores (la realización de estas actividades entraña un riesgo cierto y ha advertirse y en su caso formarse a quienes hayan de realizarlas) y por otra a la posible responsabilidad de la Autoridad Portuaria en cuanto a la obligación de coordinación de actividades de empresas concurrentes en la zona de servicio del puerto (art.132 de la Ley 48/2003).

² Suprimimos la supeditación al pliego de Puertos del Estado porque la Ley 33/2010 ya no lo contempla.

³ El modelo de tele-tag tiene que cumplir es estándar Vía T que responde a la norma TC278 del CEN (Comité Europeo de Normalización) y es el que se utiliza en la mayor parte de autopistas.

12. Preaviso para las terminales: Para agilizar en las terminales del puerto la entrada y salida de camiones que transportan contenedores, en todas ellas se exige que, previamente a la llegada del camión con la carga se les avise de la llegada.

El preaviso consiste en un mensaje telemático que debe enviarse siguiendo estándares aprobados por la APB⁴. No se requiere ningún hardware especial (se puede enviar el mensaje de preaviso desde un PC normal) si bien si hace falta contratar el servicio de transmisión del mensaje. En la actualidad la mayoría de los preavisos se transmiten a través de PortIC Barcelona SA⁵ porque es el único operador que ha desarrollado el software preciso para ello, pero no tiene atribuida ningún tipo de exclusividad, simplemente, por el momento no han aparecido otros operadores interesados en prestar este servicio.

13. Servicio de preaviso proporcionado por la APB: El interesado podrá preavisar a la Terminal sin necesidad de utilizar los servicios de PortIC Barcelona SA o de cualquier otro operador, a través del servicio de preaviso que la APB pone a su disposición.

En la actualidad, la APB ofrece a los interesados el servicio de preaviso a través de la oficina del CI-SAU. Esto es lo que habitualmente puede suceder en el caso de las AE: el conductor que viene puntualmente al puerto y no tiene una AG, no habrá enviado el preaviso; en tal caso, al ir a tramitar la autorización específica, podrá pedir el servicio de preaviso. También pueden utilizar el servicio de preaviso de la APB los titulares de AG.

La APB se compromete a implementar lo menester, en un plazo máximo de ocho meses, para poder prestar el servicio de preaviso por medios electrónicos sin necesidad de que el interesado se desplace a la oficina del CI-SAU.

14. Desaparición del programa de incentivos: El programa de incentivos P+ ha sido suprimido por acuerdo del Consejo de Administración de la APB de 26 de mayo de 2010 Y no tiene cabida en esta regulación. En ese sentido, muy en especial, no se exige un equipo de comunicaciones específico, ni la Autoridad Portuaria de Barcelona va a ponerlo a disposición de los interesados, ni va a subvencionarlo de ninguna manera.

15. Aparcamiento:

15.1. Régimen de las plazas de aparcamiento para camiones portacontenedores en la zona de servicio del Puerto de Barcelona.

La Autoridad Portuaria de Barcelona dedicará a los camiones portacontenedores plazas de aparcamiento en régimen de rotación y en régimen de pupilaje. Las autorizaciones se otorgarán a personas físicas o jurídicas que lo soliciten y tengan una autorización genérica o una autorización específica y cada autorización se otorgará para una determinada tractora.

15.2. Plazas de aparcamiento en régimen de rotación (por horas).

⁴ El mensaje de preaviso aprobado por APB responde a estándares EDIFACT (de Naciones Unidas).

⁵ Portic junto con Portel, son las plataformas de comercio electrónico más utilizadas en todos los puertos de España, dedicadas a promover los intercambios documentales por vía informática entre todos los operadores públicos y privados vinculados al transporte marítimo.

La Autoridad Portuaria de Barcelona dedicará a los camiones portacontenedores las siguientes plazas de aparcamiento en régimen de rotación:

- Todas las plazas del aparcamiento TIR (junto a las oficinas del CiSAU). Se trata de un aparcamiento de 45 plazas. Se ampliará su horario para que cubra las 24 horas del día.
- Un mínimo de 10 plazas del aparcamiento de San Beltrán. Horario de 24 horas al día.
- Un mínimo de 20 plazas del aparcamiento del Far, ampliable hasta 112. Horario de 24 horas al día, a pesar de que este aparcamiento no se considera idóneo para este destino.

En todos estos aparcamientos, la tarifa para camiones portacontenedores será la misma, vinculada a la presentación de un preaviso para recoger/entregar carga en una Terminal del puerto en las siguientes cuarenta y ocho horas.

15.3.-Asignación de plazas de aparcamiento de pupilaje:

Se asignarán a pupilaje las plazas del aparcamiento del Far que no se dediquen a aparcamiento rotatorio y 30l plazas del aparcamiento del cauce del río. En estos supuestos la asignación de plazas de aparcamiento se regirá por los siguientes criterios:

Las plazas de aparcamiento se asignarán entre los titulares de AG según lo establecido en este apartado.

Las plazas se asignan por tractora inscrita por el titular de una AG.

La asignación global de plazas se hará al principio del año, por sorteo, entre los titulares de AG que lo hayan solicitado antes de la finalización del año anterior, para tractoras inscritas por ellos y que no dispongan de aparcamiento propio en la zona de servicio del puerto. El mantenimiento de la plaza requerirá tener una actividad mínima

El plazo máximo de duración de la asignación de la plaza será de un año condicionado al cumplimiento de actividad mínima por cada tres meses. Se entenderá acreditada la actividad mínima con la realización de tres preavisos al trimestre natural. En caso de incumplimiento, la asignación de plaza caducará automáticamente y el ocupante estará obligado a abandonar la plaza, que pasará a entrar automáticamente en el siguiente sorteo que se realice.

El sorteo se realizará de la forma siguiente, en presencia de fedatario público:

La Autoridad Portuaria de Barcelona emitirá un listado completo con las matrículas para el reparto de plazas de aparcamiento, especificando si la solicitud de la plaza corresponde a una plaza pequeña (menor de 12 metros), mediana (entre 12 y 15 metros) o grande (de más de 15 metros). Junto con cada matrícula admitida, se publicará además un número aleatorio unívoco que estará comprendido entre 1 y el número total de solicitudes admitidas a trámite.

Con el objeto de resolver las situaciones de mayor demanda que plazas que las que pone a disposición la Autoridad Portuaria de Barcelona, se asignará el citado número aleatorio para cada solicitud de tractora, haciéndose pública y siempre previo al sorteo, la relación de admitidos, así como la de número aleatorio asignado para cada solicitud de tractora.

Para que el sorteo sea operativo y razonablemente equiprobable, se utilizará el siguiente procedimiento:

De una bolsa con las cifras del 0 al 9, se realizan nueve extracciones consecutivas, reintroduciendo la bola después de cada extracción. Así se obtienen las cifras primera, segunda, hasta la novena, de un número entre el 000 000 000 y el 999 999 999. Este número se divide por el número total de solicitudes y se obtiene el cociente y el residuo. Se toma como resultado del sorteo el número siguiente al residuo de la división.

A partir del número obtenido en el sorteo, y los números aleatorios adjudicados ordenados por orden ascendente (del 1 hasta el número total de solicitudes admitidas), tendrá prioridad la tractora que tenga como número aleatorio el resultado del sorteo, y así consecutivamente en orden ascendente, hasta agotar las plazas de aparcamiento existentes. En caso de llegar al último número aleatorio adjudicado, se seguirá por el número 1; siguiendo entonces el mismo criterio ascendente.

Los usuarios (tractoras) que no sean agraciados con el sorteo, que como se ha indicado es equiprobable entre todas las tractoras autorizadas, deberán buscar una solución para poder estacionar su camión fuera de la Zona de Servicio Portuaria para aparcar por las noches; pues como ya se ha indicado, la operativa de recogida y/o entrega de contenedores en las diferentes Terminales Portuarias no requiere de un aparcamiento, exceptuando el caso de las autorizaciones esporádicas -AE's-, que como ya se ha demostrado, existe una capacidad más que suficiente de aparcamiento. Además ha de tenerse en cuenta que una vez se implemente la posibilidad de realizar las autorizaciones esporádicas vía internet (sin presencia física), el número de aparcamientos necesarios para esos menesteres se reducirá considerablemente.

No obstante a todo lo anteriormente dicho, desde la Autoridad Portuaria de Barcelona se estará especialmente vigilante con el objeto de que el número de plazas de aparcamiento puestas a disposición cada año en régimen de pupilaje (autorizaciones de ocupación concedidas por un año), se adecue a las necesidades de las plazas de aparcamiento en régimen de rotación, dando preferencia al número y situación de las plazas en rotación sobre el número y situación de las plazas asignadas a las cabezas tractoras beneficiadas de pupilaje (estancia prolongada).

Es condición indispensable para mantener la plaza asignada el cumplimiento de la normativa de uso del aparcamiento vigente en cada momento. La aprobación de una resolución sancionadora por la Autoridad Portuaria de Barcelona, una vez agotada la vía administrativa, conllevará automáticamente la extinción de la asignación de plaza.

Será asimismo causa de extinción automática de la autorización para la plaza, la revisión por parte de la Autoridad Portuaria del régimen de plazas a que se refiere el apartado 15.4 siguiente.

Las normas de uso del aparcamiento se adecuarán estrictamente a estos nuevos criterios y al nuevo régimen de autorizaciones.

15.4. Revisión del régimen de plazas de aparcamiento para camiones portacontenedores.

En el caso de que las demandas de plazas en régimen rotatorio superen en más de un 10% durante dos meses la oferta disponible, la Autoridad Portuaria de Barcelona procederá a ampliar la oferta en la cantidad precisa para atender esa demanda, hasta un máximo de 112 plazas en el aparcamiento del faro.

De ser superior la demanda, sin perjuicio de esa primera ampliación y previo el estudio de mercado pertinente, llevado a cabo en el plazo más breve posible, se adoptarían las medidas precisas para garantizar la respuesta a la demanda, dedicando las plazas necesarias de los otros aparcamientos.

A tal fin, para la extinción de las autorizaciones bastará un preaviso de quince días.

16. Régimen de oficinas: *De conformidad con la Ley 48/2003, las autorizaciones de ocupación de dominio público pueden otorgarse a petición de parte o por concurso. Cuando se reciban más solicitudes que locales disponibles para la actividad, la Autoridad Portuaria no tramitará las solicitudes sino que convocará un concurso para adjudicar los locales disponibles. Si éstos no fueran suficientes para las solicitudes existentes, no renovará las autorizaciones ya otorgadas y adjudicará los nuevos locales disponibles por concurso.*

En el caso de que hubiera una demanda que superase los locales disponibles y pendientes de adjudicar, la Autoridad Portuaria establecería un número máximo de locales que destinará a esa actividad, extinguirá las autorizaciones otorgadas con esta finalidad y convocará un concurso para adjudicar los locales disponibles.

17. Publicidad: *La Autoridad Portuaria de Barcelona dará de forma permanente la máxima publicidad en su web al régimen de las autorizaciones de la actividad de transporte terrestre de contenedores y de asignación de plazas de aparcamiento; los sorteos de plazas se avisarán, además de en la web, en diarios del ámbito portuario.*

C.- COMPROMISOS EN CUANTO A LA PUBLICIDAD Y TRANSPARENCIA

Publicidad del régimen de autorizaciones y de asignación de plazas en medios de otras organizaciones: *La Autoridad Portuaria de Barcelona requerirá a las asociaciones de consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, empresas estibadoras y transportistas para que se hagan eco de ese régimen y de las convocatorias de las subastas.*

Transparencia del mercado y trazabilidad del recorrido de la mercancía: *La Autoridad Portuaria de Barcelona solicitará a las asociaciones consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, empresas estibadoras y transportistas que faciliten la máxima información sobre sus relaciones con las empresas de transporte terrestre de contenedores, a fin de poner a disposición de los clientes finales la identificación de los intervinientes en la cadena de transporte.*

D.- COMPROMISOS EN CUANTO A SUPRESIÓN DE OBSTÁCULOS AL DESARROLLO EFICAZ DE LA ACTIVIDAD

Control de puertas en las terminales y depósitos: *La Autoridad Portuaria de Barcelona solicitará a las empresas concesionarias de terminales y depósitos que adopten las medidas oportunas para minimizar al máximo las colas de camiones. A tal fin tramitará los correspondientes expedientes para reflejar en los títulos administrativos la importancia que tiene este aspecto del funcionamiento de la Terminal en la actividad.*

Medios para evitar controversias por pesaje: *La Autoridad Portuaria de Barcelona solicitará a las empresas concesionarias de terminales que adopten las medidas oportunas para disponer de aparatos que permitan prevenir y solventar en su caso*

conflictos sobre el pesaje de la carga de los contenedores, animando a su establecimiento en las instalaciones de la concesión.

Establecimiento de precios ajustados a costes: La APB velará porque los precios que en su caso cobre por el servicio de preaviso, así como los precios que establezca Portlc Barcelona, S.A. respondan a costes. A tal fin, en el plazo máximo de tres meses llevará a cabo los estudios y las acciones pertinentes aprobando ella misma o sometiendo a la aprobación del Consejo de Administración de Portlc Barcelona, S.A. la revisión de los precios que, en su caso, sea menester. En ese mismo plazo comunicará formalmente a la CNC el resultado de sus estudios y las medidas adoptadas en su caso.

Implementación de tramitación electrónica para la obtención de A G Y AE Y para tramitación de preavisos: La APB se compromete a implementar en el plazo máximo de ocho meses los instrumentos precisos para posibilitar la tramitación electrónica de las autorizaciones (generales y específicas) y el preaviso a las terminales, en condiciones equivalentes a la tramitación presencial y con precios ajustados a costes.

E. COMPLEMENTO DE ESTOS COMPROMISOS.

Estos compromisos se complementan con lo dispuesto en el epígrafe SUBSANACIONES A LAS DEFICIENCIAS SEÑALADAS.

Barcelona, 15 de noviembre de 2010”

5. TRANSCONT ha presentado su propia propuesta de terminación convencional, comprometiéndose a:
 - denunciar los acuerdos tomados en el seno de PROATRANS.
 - Solicitar a la APB que deje sin efectos el “Pliego de Condiciones Particulares de las Diferentes Autorizaciones P y E para el Desarrollo Habitual y no Habitual o esporádico, respectivamente, de la Actividad de Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona, y programa de Incentivos P+”, el sistema PORTIC y TRANSPORTIC y el censo de camiones, empresas de transportes y todo el sistema PROATRANS.
 - No realizar conductas tendentes a conseguir la inclusión de la afiliación de sus transportistas en las tarjetas o autorizaciones portuarias y no adoptar acuerdos con la ALTC u otra asociación que tengan por objeto la regulación de turnos de trabajo o el reparto de mercado.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El objeto del expediente

El Artículo 52 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, relativo a la terminación convencional del procedimiento sancionador, dispone en su apartado primero que “el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, a propuesta de la Dirección de Investigación, podrá resolver la terminación del procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas

prohibidas cuando los presuntos infractores propongan compromisos que resuelvan los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y quede garantizado suficientemente el interés público". Además, como dispone el apartado tercero del mismo artículo, "la terminación del procedimiento en los términos establecidos en este artículo no podrá acordarse una vez elevado el informe propuesta previsto en el Artículo 50.4". Y el apartado segundo del mismo artículo dispone que "los compromisos serán vinculantes y surtirán plenos efectos una vez incorporados a la resolución que ponga fin al procedimiento".

La investigación realizada por la DI revela que en el caso presente las actividades económicas que pueden verse afectadas por la conducta denunciada se centran en la actividad de transporte de mercancías por parte de transportistas autónomos que requieren para su desarrollo operar en el Puerto de Barcelona. En concreto se ven afectadas principalmente (i) el acceso de los transportistas autónomos a las instalaciones portuarias del puerto de Barcelona, y (2) el acceso a las infraestructuras de aparcamiento y de oficinas en el Puerto de Barcelona por parte de los transportistas autónomos, pudiendo suponer una barrera de entrada para potenciales entrantes.

La APB ha propuesto a la DI una serie de compromisos con el objeto de que la ejecución, en sus términos, de los mismos, elimine los problemas de competencia identificados por la DI como consecuencia de la reglamentación inicialmente prevista por dicha APB para la regulación y ordenación del tráfico de camiones dentro del recinto portuario de Barcelona. La DI, tras valorar dichos compromisos entiende que éstos son suficientes para lograr el objetivo que pretenden, la remoción de obstáculos a la competencia en los mercados analizados, y por ello eleva a este Consejo una propuesta que aprobación de dichos compromisos y el consecuente cierre de las actuaciones realizadas en el seno del expediente S/0012/07. Es el objeto de esta Resolución valorar y resolver dicha propuesta.

SEGUNDO.- Los efectos anticompetitivos de las conductas analizadas

La DI, como resultado de la investigación llevada a cabo y tras acreditar los hechos descritos en la presente resolución, concluyó lo siguiente:

1. La reglamentación descrita obstaculiza la entrada de los transportistas autónomos, entre ellos, los asociados a AMETRACI que, a pesar de ejercer de forma habitual su trabajo en el Puerto de Barcelona, sólo tienen acceso a la autorización E y se ven obligados a pasar por una serie de trámites burocráticos y de pagos cada vez que entran en el Puerto a los que las empresas transportistas, beneficiarias de la autorización P, no tienen que hacer frente, lo que les sitúa en una situación de desventaja competitiva.

Asimismo, la calificación P+, que aporta ventajas, principalmente en cuanto a la adjudicación de plazas de aparcamiento para el camión en el recinto portuario y locales para oficinas, exige como requisito básico ser poseedor de la calificación P, reservada a las empresas transportistas.

2. En un contexto de escasez de oferta de plazas, las condiciones para la asignación de plazas de aparcamiento son restrictivas de la competencia. En primer lugar, porque, como ya se ha indicado, quedan excluidos de la posibilidad de acceder a ellas los transportistas autónomos que no mantengan una relación estable con una empresa de transporte.

En segundo lugar, las normas pueden suponer una barrera de entrada para potenciales entrantes. La condición de empresa P+, una vez adquirida, es prácticamente equivalente a una calificación P+ indefinida. Por otro lado, otorga la ventaja de disponer de cierto número de plazas de aparcamiento en función del tamaño de la flota durante un período mínimo de un año y máximo de 3 (folio 1156). Como la concesión de las plazas de aparcamiento sería prácticamente la misma cada año, los potenciales entrantes tendrían cerrada la posibilidad de aparcamiento.

3. Por otra parte, en el Pliego se reflejó, en relación con el “Pacto por la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona”, que algunas de las medidas previstas recuerdan la Resolución 623/07, Transportes de Barcelona, de 1 de abril de 2008. En esta Resolución el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) declaró que TRANSCONT y ALTC habían cometido una infracción del artículo 1 de la LDC consistente en un cártel en el transporte de contenedores con origen o destino en el Puerto de Barcelona, cuyo objeto y efectos eran, entre otros, controlar el acceso de los transportistas a ese Puerto, limitar los planes de expansión del tamaño de las flotas de sus asociados, realizar servicios de facturación a sus socios con el objeto de identificar los precios y el volumen de trabajo de sus asociados y acordar precios.

En conclusión, la Dirección de Investigación manifestó en el Pliego de Concreción de Hechos que las medidas adoptadas en el marco del plan PROATRANS de forma coordinada por la denominada Comunidad Logística de Barcelona a través del Foro del Transporte Terrestre (FTT) y de sus distintos grupos de trabajo y recogidas en el “Reglamento de la Operativa y Usos del Espacio y Dominio Público Portuario para el Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona”, “Pliego de Condiciones Particulares de las Diferentes Autorizaciones P y E para el Desarrollo Habitual y no Habitual o esporádico, respectivamente, de la Actividad de Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona, y programa de Incentivos P+”, (texto refundido aprobado el 30 de julio de 2008) y “Pacto por la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona” constituyen una infracción del art.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia hasta el 1 de septiembre de 2007 y del art. 1 LDC, desde el 1 de septiembre de 2007, así como una infracción del artículo 81 del Tratado de la Comunidad Europea (actual artículo 101 del TFUE).

Se consideraron como responsables de dicha infracción a la APB, ALTC, TRANSCONT, ARCE, ATEIA-OLT, COACAB, el Consell d’Usuaris del

Transport de Catalunya, AEEPB y la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona (folios 1352-1377).

El punto de partida para el análisis realizado por la DI, es el de una serie de pactos y acuerdos entre las entidades imputadas con la APB con el objeto de regular y ordenar las distintas actividades propias de la actividad portuaria en materia de transporte de mercancías por contenedores que llega o sale a través del Puerto de Barcelona. El Consejo comparte la valoración que la DI realiza sobre el carácter anticompetitivo de las conductas analizadas y su incompatibilidad con la LDC y el TFUE, ya que el diseño inicial para otorgar a los usuarios del puerto los permisos de acceso al recinto portuario, y el sistema de asignar dentro de dicho recinto las plazas de aparcamiento, tenían efectos potenciales discriminatorios entre empresas transportistas y transportistas autónomos, a la vez que podían generar importante barreras de entrada al Puerto de Barcelona para nuevos operadores sin actividad anterior en estas instalaciones.

TERCERO.- La idoneidad de los compromisos ofrecidos

La DI valora que *“Los compromisos definitivos presentados por la APB, en particular, los compromisos contenidos en los folios 2655-2677, apartados A) Compromiso general de no suscribir pactos contrarios a la competencia y B) Compromisos en cuanto a las autorizaciones de actividad, resuelven los efectos anticompetitivos detectados del siguiente modo:*

1. En lo que respecta al acceso al Puerto, la APB ofrece dos tipos de autorizaciones (AG o AE) que se conceden sobre la base de criterios objetivos, esto es, de acuerdo con el uso que los transportistas dan al Puerto (usuarios habituales o puntuales, respectivamente), constatado el cumplimiento de ciertos requisitos objetivos (identificación como transportista, no tener sanciones pendientes) y no están ligadas a la naturaleza jurídica del transportista (autónomo, empresa de transporte, autónomo vinculado a empresa de transporte, etc.). Así, no existe un impedimento o mayor dificultad de acceso al Puerto para autónomos independientes frente a las empresas de transportes, como sucedía con la reglamentación anterior.

Además, la APB fija un plazo breve (un mes para las AG y el tiempo que sea preciso para analizar la documentación presentada en el caso de las AE) para resolver motivadamente (positiva o negativamente) sobre las autorizaciones y se remite en todo caso al plazo máximo de 3 meses previsto por la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Adicionalmente, la APB se compromete a permitir la presentación de solicitudes de forma presencial y a desarrollar en un plazo de 8 meses medios informáticos, para presentar ambos tipos de solicitudes. De este modo, no existen diferencias entre transportistas en las formas de presentación de solicitudes y se permite a todos ellos mayor agilidad en el acceso al Puerto.

En cuanto a los registros de tractoras, titulares de autorizaciones y conductores, conforme a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante entrarían dentro de las funciones de una Autoridad Portuaria y no es previsible que generen restricciones a la competencia, puesto que se limita el uso de la información a la propia APB.

2. En lo que se refiere al aparcamiento, se desvincula la autorización de entrada al Puerto de la disponibilidad de plaza de aparcamiento. En ambos casos (rotación y pupilaje) se otorgan a las personas físicas o jurídicas que lo soliciten y cada autorización de aparcamiento se asignará para una tractora concreta (folio 2675). Las plazas de pupilaje se asignarán por sorteo, de acuerdo con el procedimiento descrito en el folio 2676, por un período limitado a un año y se retirarán en caso de inactividad (actividad mínima de tres preavisos al trimestre natural) mientras que las de rotación se asignarán siguiendo el orden de los preavisos de recogida o entrega de carga.

El sistema propuesto de asignación de plazas de aparcamiento, ya sea en régimen de pupilaje o de rotación, elimina las restricciones identificadas en el Pliego de Concreción de Hechos, puesto que las plazas dejan de ser una ventaja asociada a determinados transportistas o empresas de transporte para pasar a distribuirse de acuerdo con criterios objetivos, permitiendo que exista una rotación entre los usuarios de las instalaciones del Puerto.

Es importante que existan suficientes plazas en rotación, puesto que, aunque se tenga la correspondiente autorización de acceso al Puerto, si existen dificultades para aparcar la tractora durante el tiempo necesario, el servicio prestado por estos transportistas no habituales se puede ver dificultado o impedido. Para prevenir este inconveniente, la APB propone aumentar las plazas en régimen de rotación desde el número inicial de 75 hasta 167 (lo que supone más del doble), en caso de que la demanda supere la oferta en más de un 10% durante dos meses. Este compromiso resuelve satisfactoriamente el problema de distribución equitativa de las plazas de aparcamiento, ya que en el caso de los usuarios habituales (AG), existe un elevado número de plazas a su disposición y se garantiza una rotación anual, pero sin perjudicar la necesaria disponibilidad de plazas para que los usuarios no habituales del Puerto (y que acceden mediante AE) puedan prestar sus servicios.

Por lo que se refiere a las tarifas de aparcamiento, que aún no han sido fijadas, como ha señalado el Consejo de la CNC en diversas ocasiones: “ciertamente la erradicación de determinadas conductas prohibidas puede llevar en ciertos casos a la aceptación de compromisos o a la imposición de condiciones (art. 53.2.b) para resolver los problemas de competencia. Pero la CNC no puede ni debe excederse en el recurso a este tipo de mecanismos para adoptar unilateralmente el papel de regulador de precios”. En consecuencia, esta Dirección de Investigación considera que corresponde su fijación a la APB y siempre que sean objetivas, transparentes y no discriminatorias serán adecuadas desde la óptica de la defensa de la competencia.

3. Respecto a las oficinas, sin el Programa de Incentivos P+ (derogado el 17 de junio de 2010, folio 2496) desaparece el privilegio que suponía la disponibilidad de espacio para oficinas para ciertas empresas en detrimento de los autónomos, por lo que resuelve el problema de competencia detectado en el Pliego de Concreción de Hechos, como barrera de entrada a estos últimos. El sistema que propone la APB (el estricto cumplimiento de la Ley 48/2003 de Régimen Económico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal), según el cual, en caso de recibirse más solicitudes que locales disponibles, la APB se compromete a extinguir las autorizaciones otorgadas con esta finalidad y convocar un concurso para adjudicar éstos, permite que todos los que deseen optar a este beneficio lo puedan hacer en igualdad de condiciones y que exista transparencia sobre el proceso.

4. Un aspecto muy importante de la propuesta de la APB son los compromisos relativos a la obligación de preaviso a la terminal.

Durante la formulación del Pliego de Concreción de Hechos no se puso de manifiesto este aspecto ni la problemática que podría originar de cara a la libre competencia en el Puerto de Barcelona. Sin embargo, tras la presentación de los primeros compromisos se evidenció la previsión por parte de la APB de un sistema obligatorio de preaviso a las terminales en el que “hace falta contratar el servicio de transmisión de mensajes” (punto 12 de aquella propuesta, folio 2290).

Durante el tiempo en que se han venido analizando los compromisos presentados por la APB, la Dirección de Investigación ha mostrado su preocupación por la obligatoriedad de un sistema de preaviso con elevados costes y participado por distintos miembros de la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona (APB, Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, COACAB, ATEIA-OLT y Associació d’Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona).

En respuesta a las preocupaciones señaladas por la Dirección de Investigación, la APB ha defendido la irrenunciabilidad al preaviso obligatorio como forma de lograr agilidad en la operativa portuaria y, en consecuencia, incrementar su competitividad y se ha comprometido a:

1) Tramitar el preaviso a través de la página web de la APB en el plazo de 8 meses desde la publicación de la Resolución del presente expediente sancionador (folio 2662).

2) Velar para “que los precios que cobre por el servicio de preaviso, así como los precios que establezca PORTIC Barcelona, S.A. respondan a costes. A tal fin, en el plazo máximo de tres meses llevará a cabo los estudios y las acciones pertinentes aprobando ella misma o sometiendo a la aprobación del Consejo de Administración de PORTIC Barcelona, S.A. la revisión de los precios que, en su caso, sea menester. En ese mismo plazo comunicará formalmente a la CNC el resultado de sus estudios y las medidas adoptadas en su caso (folio 2678)”.

Esta Dirección de Investigación entiende que el compromiso de tramitar el preaviso a través de la página web de la APB es una alternativa válida al preaviso a través de las oficinas del CI-SAU y de PORTIC y, en consecuencia, resuelve el problema de competencia derivado del sistema actual de preaviso obligatorio para acceder al Puerto de Barcelona.

Por lo que se refiere a PORTIC, esta Dirección de Investigación considera que puede plantear problemas de competencia derivados de su estructura accionarial, como el intercambio de información sensible entre sus miembros, así como de los elevados precios cobrados, por lo que no se considera parte de la terminación convencional del expediente de referencia.

Por último, con carácter general para los tres sistemas de preaviso previstos y tal y como se ha justificado en relación con las tarifas de aparcamiento, la CNC no es un organismo regulador de precios, pero para que los precios cobrados por el servicio de preaviso sean compatibles con la legislación de competencia, deben ser objetivos, transparentes y no discriminatorios. En este sentido, los precios que aplique la APB tendrían que estar orientados a costes, ser proporcionados al uso que se dé del sistema por parte de cada usuario y limitarse exclusivamente al servicio de preavisos, sin incluir servicios extras que se paguen de forma obligatoria .

5. Finalmente, esta Dirección entiende que los “Compromisos en cuanto a la publicidad y transparencia” y “Compromisos en cuanto a la supresión de obstáculos al desarrollo eficaz de la actividad” (estos últimos en lo referido a “control de puertas en las terminales y depósitos” y “medios para evitar controversias por pesaje”) nada tienen que ver con las restricciones identificadas en el Pliego de Concreción de Hechos ni en comunicaciones posteriores entre esta Dirección de Investigación y la APB, sino con aspectos de la operativa del Puerto que son competencia de la APB.

Incluso algunos de ellos pueden resultar perjudiciales. Como ejemplo sirva el compromiso de “transparencia del mercado” (folio 2678, nota al pie 33), que consiste en que la APB solicitará a las asociaciones de consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, empresas estibadoras y transportistas que faciliten “la máxima información sobre sus relaciones con las empresas de transporte terrestre de contenedores, a fin de poner a disposición de los clientes finales la identificación de los intervinientes en la cadena de transporte”. No se ha justificado sobre la base de quejas o problemática previa y no parece necesario que la APB solicite a las asociaciones citadas ni a empresas “la máxima información” sobre las empresas de transporte/transportistas autónomos con las que contratan puesto que puede suponer una injerencia en su libertad empresarial e incluso se podría considerar que una excesiva transparencia sobre quién y cómo contrata a qué empresa un servicio puede conducir a comportamientos colusivos, máxime teniendo en cuenta los precedentes de problemas de competencia por reparto de mercado en el transporte de mercancías de Puerto de Barcelona.

CUARTO.- Sobre los compromisos aceptables para la terminación convencional

El Consejo comparte con la DI que la solución a los problemas de competencia identificados, y desarrollados en el anterior Fundamento de Derecho, pasa, por un lado, por modificar el sistema de autorizaciones para permitir la entrada de los transportistas autónomos al recinto portuario, de tal forma que las autorizaciones se otorguen sobre criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, y por otro separar completamente la autorización de entrada de la disponibilidad de plaza de aparcamiento, a la vez que se aumenta la rotación de plazas de aparcamiento disponibles. Se trata en definitiva de evitar que la ordenación de actividades del puerto genere barreras de entrada al mismo que discriminan a unos operadores frente a otros.

Los compromisos ofrecidos por la APB se estructuran básicamente en torno a cuatro epígrafes. En el primero de ellos, letra A), la APB se compromete a no suscribir pactos para regular la actividad de transporte terrestre de contenedores, y además se compromete a derogar todos aquellos documentos que están en la génesis de los acuerdos que motivaron la incoación del presente expediente sancionador, y que se detallan en el cuerpo de los compromisos. El Consejo entiende que este es un requisito imprescindible para poder llegar a un acuerdo de Terminación Convencional, dada la naturaleza anticompetitiva de dichos pactos. Por las mismas razones se entienden admisibles los compromisos presentados por TRANSCONT, en virtud de los cuales renuncia a pactos anticompetitivos, pasados y futuros.

En cuanto a los compromisos recogidos en la letra B), se abandona el diseño de las antiguas autorizaciones P y E y se diseña un nuevo sistema de autorizaciones con carácter permanente, AG, (tres años) a las cuales podrá acceder cualquiera que disponga de una autorización administrativa para ejercer actividades de transporte terrestre, ya sea persona física o jurídica. Dichas autorizaciones podrán solicitarse presencialmente (la realidad actual) o telemáticamente ante la APB (en el plazo máximo de 8 meses la APB se compromete a tener listo dicho acceso telemático). Estas autorizaciones genéricas podrán renovarse mediante nueva solicitud a la fecha de expiración de la antigua, sin más requisito que verificar de nuevo el cumplimiento de los requisitos exigibles para la misma. La APB admite que el plazo de un mes para dar respuesta a las solicitudes es razonable, aunque también señala que lo normal ha de ser que se atiendan y se despachen en el mismo momento en que las presente el solicitante. TRANSCONT entiende también como razonable el tiempo de un mes. La APB se compromete a motivar, como exige la Ley, las solicitudes no autorizadas. Dichas autorizaciones deberán soportar un coste de emisión, por lo que la APB fijará sus precios.

Por lo que respecta al segundo tipo de autorizaciones, las denominadas AE o específicas, que permiten a su titular realizar operaciones puntuales en terminales concretas, los requisitos para su obtención según la actual propuesta, no suponen discriminación alguna, toda vez que las podrá solicitar

cualquier persona física que desarrolle, mediante autorización administrativa, la actividad de transporte terrestre de contenedores, previo cumplimiento de los requisitos establecidos de forma no discriminatoria. La solicitud podrá realizarse presencialmente en las mismas instalaciones de la APB, previamente al acceso a la terminal, o por medios telemáticos en el plazo máximo de 8 meses. Para la tramitación presencial las oficinas de la APB estarán abiertas durante el mismo horario de apertura de las terminales y depósitos del recinto portuario. El título habilitante se expide para un solo uso. En este caso TRANSCONT considera que este tipo de autorizaciones deberían tramitarse en un plazo de 24-48 horas. Dado que se trata de autorizaciones puntuales, y que en su mayoría pueden deberse a trabajos de carácter espontáneo. El Consejo está de acuerdo con la valoración que realiza TRANSCONT en cuanto a la necesidad de que este tipo de autorizaciones se resuelvan en un plazo breve de tiempo. La APB, cuando presenta sus últimos compromisos, señala, en el ámbito de la tramitación de las solicitudes de autorizaciones específicas, que las oficinas del CI-SAU, donde se debe presentar la solicitud y donde se entregará la misma, estarán operativas durante el mismo horario de apertura de las terminales y depósitos del recinto portuario, y una vez verificados los documentos que acreditan el cumplimiento de los requisitos establecidos, se le expedirá el título y, si le interesa, se le hará también el servicio de preaviso. Entiende pues el Consejo que, aun cuando no hay un compromiso explícito de la APB de cumplir un plazo de 24-48 horas, la consecuencia lógica, una vez presentados los documentos que acreditan el cumplimiento de los requisitos acreedores de una autorización específica, es la entrega inmediata del título habilitante, de tal forma que si en un futuro se llegase a constatar que ello no fuera así de forma habitual no podrían entenderse cumplidos los compromisos adquiridos por la APB en lo referente a las autorizaciones del tipo AE.

Junto a la concesión de las autorizaciones AG y AE los compromisos ofrecidos suponen también un cambio significativo con respecto al régimen de asignación de plazas de aparcamiento. El Consejo coincide con la valoración realizada por la DI, tanto por la desaparición del programa de incentivos P+, como porque el nuevo sistema de asignación de plazas de aparcamiento no supone, a diferencia del antiguo sistema, una ventaja para determinados transportistas o empresas de transporte y consecuentemente un trato discriminatorio respecto a terceros.

Adicionalmente a esta regulación de acceso al puerto de Barcelona, la APB ha diseñado otras medidas que operan una vez obtenidos los permisos de acceso. En concreto se trata del sistema de preavisos y de la necesidad de que los vehículos incorporen un mecanismo tipo “tele-tac”. Como señala la DI la APB justifica su exigencia irrenunciable en términos de obtener una mayor agilidad. En su último escrito de compromisos la APB señala que la exigencia del “tele-tac” solo se aplicará a los vehículos con autorización G, pero no para los de autorización E. El Consejo valora positivamente que los vehículos con una autorización tipo E no tengan por qué portar un mecanismo de “tele-tac”, pues

de lo contrario podría suponer una barrera de entrada para aquellos vehículos que solo accedan puntualmente a estas instalaciones portuarias.

Con respecto al sistema para llevar a cabo el preaviso, la APB informa que en la actualidad la mayoría de estos preavisos se realizan a través de la empresa PORTIC, aunque existe también la posibilidad de hacer un preaviso presencial, acudiendo a las instalaciones de la APB en el CI-SAU. Por lo tanto, cualquiera que ostente una autorización, bien sea G o bien sea E, no tiene por qué tramitar el preaviso a través de PORTIC, pues hay opciones reales. El Consejo comparte con la DI su preocupación sobre que estos preavisos tuvieran que ser notificados a través de PORTIC, dada la estructura accionarial de esta entidad, y los potenciales problemas de competencia que la misma puede generar en el mercado del transporte de contenedores. Por mencionar alguno de ellos, el uso de PORTIC para hacer los preavisos le otorga una información a PORTIC sobre la actividad de los distintos transportistas no deseable desde el punto de vista de competencia, pues en el accionariado de PORTIC están representadas empresas competidoras de aquellos transportistas que están informando de su actividad. Ciertamente la posibilidad de hacer los preavisos de forma presencial en las mismas instalaciones portuarias abre otras posibilidades a los transportistas para eludir el uso de PORTIC, pero esta posibilidad presencial no presenta, obviamente, las mismas ventajas de ahorro de tiempos, y por tanto de costes, que la presentación telemática de la misma, siendo actualmente PORTIC la única alternativa telemática para el preaviso.

En vista de ello, en los compromisos la APB ha ofrecido la creación de una tercera alternativa, que consiste en incluir una ventana para la presentación telemática del preaviso a través de la propia página de la APB. El Consejo valora que este mecanismo sí puede constituir una alternativa real y efectiva al preaviso presencial que permitiría que el requisito del preaviso no genere obstáculos para el acceso de cualquier transportista al puerto de Barcelona. Resulta pues de vital importancia que la APB lleve a cabo cuanto antes, y en cualquier caso no más allá de ocho meses después de ser aprobados estos compromisos, la vía de tramitar telemáticamente estos preavisos a través de su página web, sin la participación de PORTIC. Es importante destacar que desde el punto de vista de competencia no es la exigencia del preaviso lo que preocupa a este Consejo, sino que el mecanismo principal usado para ello sea de facto su implementación a través de PORTIC. Es por ello que solo cabe aceptar como compromiso la creación y mantenimiento de vías alternativas reales y competitivas como es la habilitación en la web de la APB de un espacio para realizar telemáticamente el preaviso. Así mismo se recuerda la necesidad de que los precios de este servicio respondan a criterios de cobertura de costes del servicio, siguiendo criterios de eficiencia, transparencia, objetividad y no discriminación. Adicionalmente TRANSCONT señala que solo se ha hecho explícito el problema de los preavisos a través de PORTIC, pero también las ordenes de transporte se tramitan a través de PORTIC y que por tanto debe habilitarse un sistema para que no solo el preaviso pueda hacerse a través de la APB sino también la tramitación de las ordenes de transporte.

Dichas órdenes de transporte no han sido analizadas en el PCH ni han sido objeto de compromisos por parte de la APB, por lo tanto, la forma en la que dicho requisito deba ser satisfecho por los transportistas queda sometida a su compatibilidad con la normativa de defensa de la competencia, y por tanto a las actuaciones que sean necesarias.

La APB ha presentado también, bajo el epígrafe C) dos tipos de compromisos: de publicidad y de transparencia. En cuanto a la publicidad se compromete la APB a requerir a las distintas entidades que participan en las actividades propias del puerto que se hagan eco del régimen de autorizaciones y de convocatorias de subastas de plazas de aparcamiento. El Consejo valora que este compromiso contribuirá a la difusión de estos nuevos mecanismos para la regulación de las actividades del puerto de Barcelona, y por tanto es una forma de mejorar la información de potenciales entrantes a operar en la actividad de transporte de contenedores por carretera, pudiendo pues aumentar el grado de competencia en esta actividad.

Por el contrario, coincide con la DI en sus preocupación por el efecto anticompetitivo que podría tener el requisito de información que la APB pretende solicitar a los operadores. No se aprecia que el mismo resuelva ningún problema de competencia detectado a lo largo de este expediente, y puede, por el contrario, tener efectos anticompetitivos no deseables ya fundamentados por la DI.

El último grupo de compromisos bajo el epígrafe D) concentra compromisos de diversa naturaleza, aunque todos ellos encaminados a suprimir obstáculos al desarrollo eficaz de la actividad. La APB ofrece como compromiso el solicitar a las empresas concesionarias del puerto que adopten medidas para que el control de puertas en las terminales y depósitos se compatibilice con minimizar al máximo las colas de camiones. Igualmente quiere la APB promover el uso de aparatos que prevengan conflictos derivados de desacuerdos en el pesaje. Asimismo se compromete a implementar en el plazo máximo de ocho meses mecanismos para la presentación telemática tanto de autorizaciones como de preaviso. Entiende el Consejo, que este tipo de compromisos tienen por objeto agilizar al máximo la presencia de los distintos transportistas en las instalaciones del Puerto. Si bien es cierto que no son medidas que incidan en barreras explícitas de entrada y restricciones de la competencia identificadas en el PCH de la DI, al tener como propósito reducir las esperas y agilizar las operaciones pueden facilitar el acceso al mismo, y por tanto redundar en menores barreras de entrada y en una mayor competencia. Por ello, el Consejo valora que estos tres compromisos incluidos en el epígrafe D) pueden reforzar otros compromisos tendentes a evitar barreras de entrada al puerto de Barcelona, y los considera pues idóneos en el marco de una terminación convencional.

Por el contrario, dentro del epígrafe D) se contempla un compromiso respecto a los precios que afectan al preaviso tanto al realizado a través de la APB como al realizado a través de PORTIC. El Consejo ha entendido que el problema de competencia que puede generar el preaviso está en que éste resultase ejecutable solo a través de PORTIC, o principalmente a través de PORTIC, y fundamentalmente no por el precio que estableciese PORTIC sino por el mero hecho de canalizar y gestionar la información de cada preaviso. Por eso, se admite como compromiso para alcanzar un acuerdo de terminación convencional la creación de una vía reamente alternativa como es la comunicación telemática a través de la web de la APB. Ello hace improcedente que mediante este Acuerdo de terminación convencional se condicionen los precios que debe aplicar PORTIC, al ser un mecanismo ajeno a dicho acuerdo, sin perjuicio como no puede ser de otra manera de que tales precios vengán sujetos a la normativa de competencia. Por el contrario, sí forma parte del Acuerdo de Terminación Convencional el compromiso de la APB de velar porque los precios que en su caso cobre por el servicio de preaviso respondan a costes.

Así pues, procede aceptar todos los compromisos expresados en las letras A) y B) del punto 4 de los Hechos Acreditados, así como los compromisos de publicidad de la letra C) y los compromisos de la letra D) exceptuando únicamente lo que afecta a los precios que PORTIC imponga sobre el servicio de preaviso. Se entiende que los compromisos presentados por la APB, y aceptados por el Consejo, resuelven los problemas de competencia derivados de las medidas adoptadas en el marco del plan PROATRANS de forma coordinada por la denominada Comunidad Logística de Barcelona a través del Foro del Transporte Terrestre (FTT) y de sus distintos grupos de trabajo y recogidas en el “Reglamento de la Operativa y Usos del Espacio y Dominio Público Portuario para el Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona”, “Pliego de Condiciones Particulares de las Diferentes Autorizaciones P y E para el Desarrollo Habitual y no Habitual o esporádico, respectivamente, de la Actividad de Transporte Terrestre de Contenedores en el Puerto de Barcelona, y programa de Incentivos P+”, (texto refundido aprobado el 30 de julio de 2008) y “Pacto por la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona”. Procede también señalar que la consideración por parte del Consejo como compromisos no necesarios para solucionar los problemas de competencia respecto a la denominada transparencia en la información del compromiso C) y respecto a los precios que fijará PORTIC en el marco del preaviso contenido en el compromiso D), no supone imposición alguna de carga para la APB, pues no se trata de una adición de nuevos compromisos no propuestos por el APB, sino más bien todo lo contrario.

Por último, en aras a la verificación de la efectividad de los compromisos admitidos en este expediente, el Consejo de la CNC requiere a la APB que informe a la Dirección de Investigación periódicamente sobre al menos las siguientes cuestiones:

- el desarrollo y finalización de los trabajos informáticos orientados a la creación del sistema de solicitud de autorizaciones (AG y AE) y la solicitud de plazas en régimen de pupillaje por medios informáticos, para lo cual ha estimado un plazo de 8 meses.
- Los precios aplicados a las plazas de aparcamiento.
- Las condiciones de asignación de plazas de aparcamiento en régimen de rotación.
- El sistema de precios que se aplique a los preavisos (CI-SAU y web de la APB).

Los actuales compromisos admitidos en el marco de esta resolución por terminación convencional son de obligado cumplimiento para la APB, ALTC, TRANSCONT, ARCE, ATEIA-OLT, COACAB, el Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya, AEEPB y la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona.

QUINTO.- Los efectos del incumplimiento de los compromisos y obligaciones establecidos en una terminación convencional están previstos en el artículo 39.7 del Reglamento de Defensa de la Competencia aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, que establece lo siguiente:

“7. El incumplimiento de la resolución que ponga fin al procedimiento mediante la terminación convencional tendrá la consideración de infracción muy grave de acuerdo con lo establecido en el artículo 62.4.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, pudiendo determinar, asimismo, la imposición de multas coercitivas de acuerdo con lo establecido en el artículo 67 de la Ley de Defensa de la Competencia y en el artículo 21 del presente Reglamento, así como, en su caso, la apertura de un expediente sancionador por infracción de los artículos 1, 2 ó 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio”.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo

RESUELVE

PRIMERO.- Declarar la terminación convencional del presente expediente sancionador S/0012/07 PUERTOS DE BARCELONA al amparo de lo previsto en el artículo 52 de la Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia, teniendo los compromisos propuestos por las partes carácter vinculante en cuanto a su cumplimiento y los efectos establecidos en el citado artículo 52.

SEGUNDO.- Instar a la APB, ALTC, TRANSCONT, ARCE, ATEIA-OLT, COACAB, el Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya, AEEPB y la Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona al cumplimiento de las obligaciones contenidas en los apartados A),B), C) y D) del Hecho

Acreditado 4 de esta Resolución en los términos expresados en el Fundamento de Derecho Cuarto.

El incumplimiento de los compromisos presentados tendrá la consideración de infracción muy grave según el artículo 62.4.c) de la LDC y el artículo 39.7 del RDC.

TERCERO.- Las entidades enumeradas en el Resuelve Segundo de esta Resolución deberán comunicar el presente acuerdo de terminación a todos sus miembros, además de publicar el mismo en sus páginas web en lugar fácilmente visible.

CUARTO.- Instar a la APB para que ponga en conocimiento de la DI la información a la que hace referencia el Fundamento de derecho cuarto de esta resolución y cualquier otra relacionada con el cumplimiento de los compromisos que la DI puede requerirle.

QUINTO.- Encomendar a la Dirección de Investigación la vigilancia de esta Resolución de terminación convencional y, por tanto, de los compromisos propuestos y de las obligaciones impuestas para el eficaz cumplimiento de aquellos.

Comuníquese esta resolución a la Dirección de Investigación y notifíquese a las partes interesadas, haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo sí acudir ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día de su notificación.