

## **RESOLUCIÓN (Expte. SACAN/02/15, BINTER LA GRACIOSA)**

### **Presidente**

D. José María Marín Quemada

### **Consejeros**

D<sup>a</sup>. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Benigno Valdés Díaz

D<sup>a</sup>. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

### **Secretario**

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 30 de Julio del 2015

LA SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición ut supra, ha dictado esta Resolución en el marco del Expediente Sancionador SACAN/02/15 BINTER LA GRACIOSA instruido por la Autoridad de Competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Ha sido Ponente el Consejero Don Fernando Torremocha y García-Sáenz.

### **ANTECEDENTES**

**PRIMERO.-** El día 10 de Marzo del 2015 tuvo entrada en la Autoridad de Competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias **un escrito de denuncia** de GRACIOSAMAR CRUCEROS S.L., contra la compañía aérea BINTER CANARIAS S.A., y contra la entidad LÍNEAS MARÍTIMAS ROMERO S.L., por presunta infracción del Artículo 2 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia.

Y ello según la denunciante *“BINTER CANARIAS S.A., habría suscrito un acuerdo de comercialización con LÍNEAS MARÍTIMAS ROMERO S.L., por el cual la primera ofrece paquetes de desplazamiento entre las islas capitalinas (Gran Canaria y Tenerife) y la Isla La Graciosa que incluye, además del billete de avión, el traslado en autobús desde el aeropuerto de Lanzarote al puerto de Orzola (Lanzarote), así como el transporte marítimo operado por Líneas Marítimas Romero entre dicho puerto y el de Caleta de Sebo en La Graciosa y viceversa”*.

Acuerdo que *“le provoca una grave desventaja competitiva, viéndose obligado a reducir precios para competir, con lo que califica de un servicio a pérdida”*.

Asimismo señala que *“tras haber ofrecido a Binter la suscripción de un acuerdo comercial similar para llevar a los pasajeros de Binter Canarias a su destino final Aptos Graciosamar en Caleta de Sebo con nuestros buques, dicha compañía rechazó su solicitud”* (folios 15 a 22).

**SEGUNDO.-** En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 2.1 de la Ley 1/2002 de 21 de Febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, el día 16 de Marzo de 2015 la Autoridad Canaria de Competencia sometió la denuncia al mecanismo de asignación previsto en dicha Ley, proponiéndose que el Órgano competente para conocer era la Autoridad Canaria de Competencia, ya que se cumplían los requisitos establecidos en el Artículo 1.3, no apreciándose afectación a un ámbito superior, ni al conjunto del mercado nacional.

**TERCERO.-** Con amparo en lo previsto en el Artículo 49.2 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y con el fin de determinar la posible existencia de indicios de conductas prohibidas, la Autoridad Canaria de Competencia **inició una Información Reservada**, como paso previo a la incoación de Expediente Sancionador.

Así, en cumplimiento del Artículo 26 del Real Decreto 261/2008 de 22 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, el día 25 de Marzo del 2015 **notificó** a BINTER CANARIAS S.A., y a LÍNEAS MARITIMAS ROMERO SL., los elementos objetivos contenidos en el escrito de denuncia, solicitándoles determinada **información** relativa al acuerdo comercial denunciado. Requerimientos que fueron contestados en escritos de 9 de Abril (folios 30 a 42 y 43 a 45, respectivamente).

El día 29 de Abril se solicitó a LÍNEAS MARÍTIMAS ROMERO S.L., **aclaración** sobre los datos facilitados, que fue aportada en escrito fechado el día 8 de Mayo (folios 48 a 50).

**CUARTO.-** El día 28 de Mayo del 2015 el Viceconsejero de Economía y Asuntos Económicos con la UE, de la Comunidad Autónoma de Canarias eleva a esta SALA DE COMPETENCIA una **Propuesta**, con amparo en lo prevenido en el Artículo 49.3 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia en la que se propone *“no incoar Expediente Sancionador y el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la Información Reservada tramitada, a raíz de la denuncia presentada por GRACIOSAMAR CRUCEROS S.L., contra la compañía aérea BINTER CANARIAS S.A., y la entidad LÍNEAS MARÍTIMAS ROMERO S.L., por presunta infracción de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, por considerar que no hay indicios de infracción”*.

## HECHOS PROBADOS

**PRIMERO.-** Son partes interesadas en este Expediente Sancionador

**1º como denunciante,** GRACIOSAMAR CRUCEROS S.L., cuyo objeto social es el transporte marítimo de viajeros. Opera en el Puerto de Orzola (Lanzarote) prestando servicio de línea regular con el Puerto de Caleta de Sebo (La Graciosa) y realiza excursiones por el Archipiélago Chinijo.

### **2º y como denunciados**

BINTER CANARIAS S.L., compañía de transporte aéreo que opera entre las Islas Canarias, además de volar a otros destinos internacionales como Marrakech, El Aiun, Agadir, Casablanca, Nuachot, Cabo Verde, Madeira y Lisboa.

LÍNEAS MARITIMAS ROMERO S.L., dedicada a servicios marítimos, con línea regular de pasajeros entre las Islas de La Graciosa y Lanzarote y Fuerteventura, y excursiones marítimas y buceo en el Archipiélago Chinijo.

**SEGUNDO.-** De la conducta examinada e instruida, se confirma que en Noviembre del 2011, al objeto de ofrecer un producto que favoreciera a los pasajeros y que había sido demandado por los mismos con anterioridad, BINTER CANARIAS y LÍNEAS MARÍTIMAS ROMERO convinieron un acuerdo verbal para que la primera ofreciera al viajero con origen Tenerife o Gran Canaria y destino final La Graciosa la oportunidad de comprar **además** del billete aéreo el servicio de transporte terrestre desde el aeropuerto de Lanzarote al Puerto de Orzola, así como el transporte marítimo de Orzola a La Graciosa.

No se trata de un **paquete** toda vez que el transporte aéreo se oferta y se adquiere de modo autónomo e independiente de los servicios de transporte terrestre y marítimo y que Líneas Marítimas Romero cobra un precio por los traslados, tanto terrestres como marítimos que, previamente, Binter ha cobrado al cliente, de forma completamente autónoma al precio del transporte aéreo.

Binter ni como empresa, ni sus propietarios tienen participación alguna en Líneas Marítimas Romero.

**TERCERO.-** El mercado susceptible de verse afectado por la conducta analizada en el presente Expediente es el mercado del transporte marítimo de pasajeros entre Lanzarote y La Graciosa.

La Isla La Graciosa, perteneciente al Archipiélago Chinijo, junto con los islotes de Montaña Clara, Roque del Este, Roque del Oeste y Alegranza, está situada al noroeste de Lanzarote, de la que depende administrativamente y es un

destino turístico de creciente importancia al que sólo puede accederse por vía marítima.

Actualmente el servicio de transporte marítimo entre Lanzarote y La Graciosa está operado por **dos navieras**: la denunciante Graciosamar Cruceros S.L., bajo el nombre comercial de Biosfera Express y la denunciada Líneas Marítimas Romero S.L.

En cuanto al poder de mercado de las dos compañías se han estimado para cada una de ellas las siguientes cuotas relativas al 2014, tomando como base los datos aportados por las mismas (302.133 pasajeros), que difieren en 10 pasajeros de los datos publicados por el Ente Público Puertos Canarios (302.143 pasajeros).

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** La normativa aplicable es la Ley 12/2007 de 24 de Abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias que establece el marco jurídico general y en el que se concilia la libertad de prestación de servicios de cabotaje marítimo, con la necesidad de contar con un transporte marítimo regular interinsular de pasajeros y mercancías, suficiente y de calidad.

El Decreto 9/2009 de 27 de Enero, por el que se desarrolla el régimen especial de prestación de los transportes marítimos regulares, modificado por Orden de 19 Julio de 2012 que establece la identificación de las líneas que satisfacen las necesidades básicas de comunicación en Canarias y la fijación de sus condiciones mínimas de prestación, el desarrollo del régimen de aplicación de las obligaciones de servicio público y la sujeción a autorización previa, así como la regulación de los contratos de obligación de servicio público, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

A este respecto, se prevén diferentes instrumentos de intervención administrativa atendiendo a la evaluación que se realice acerca de la suficiencia de la oferta en las diferentes rutas de transporte entre islas que sean consideradas como de *necesidad básica de comunicación marítima interinsular*. Estos instrumentos de intervención van desde la determinación de ciertas condiciones de la prestación de servicio para las rutas suficientemente abastecidas, como la continuidad, la frecuencia y la capacidad, hasta el establecimiento de las condiciones mínimas como obligaciones de servicio público para aquellos trayectos con oferta insuficiente.

El transporte marítimo que une Lanzarote con La Graciosa es una línea que atiende necesidades básicas de comunicación marítima interinsular y es por lo que se fija en el mencionado Decreto las condiciones de continuidad, frecuencia (22 rutas de ida y vuelta en cómputo semanal) y capacidad del servicio (5.500 plazas semanales).

La Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial ha considerado que dicha línea marítima está suficientemente cubierta con los dos operadores que ofrecen actualmente sus servicios, Líneas Marítimas Romero S.L., y Biosfera Express, que operan en régimen de libertad de prestación de servicios, por lo que no ha ejercido su potestad de intervenir para su regulación.

**SEGUNDO.-** La doctrina tanto jurisprudencial, como la propia seguida desde los tiempos del Tribunal de Defensa de la Competencia hasta nuestros días, en orden al desarrollo de lo prevenido en el Artículo 2 Abuso de Posición Dominante exige la concurrencia de dos requisitos con valor sine qua non: cuando se trata de una práctica concertada entre dos o más empresas, con una clara finalidad anticompetitiva o cuando es una práctica de una sola empresa con posición dominante en el mercado.

A la hora de analizar la conducta denunciada desde la perspectiva de un posible abuso de posición dominante, prohibido por el artículo 2 de la LDC, debe tenerse en cuenta que dicha posición dominante ha de constatarse en el mercado relevante, es decir, en el que la conducta denunciada despliega sus supuestos efectos anticompetitivos. En este caso se trata del mercado del transporte marítimo de pasajeros entre Lanzarote y La Graciosa.

En relación con la compañía aérea Binter Canarias S.A., si bien es cierto que ostenta una posición dominante, cercana al monopolio, en el mercado del transporte aéreo de pasajeros interinsular en Canarias, éste no es el mercado relevante, sino un mercado conexo a aquél.

Por ello, resulta necesario analizar si sería de aplicación, en su caso, la denominada doctrina de los mercados conexos. En este sentido, conviene recordar lo expresado por el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia en su Resolución de fecha 12 de abril de 2007 relativa al Expediente R 713/07, Special Prices/Binter Canarias.

*“La jurisprudencia reconoce la posibilidad de que un abuso producido en el mercado dominado deje sentir sus efectos en otro mercado (Tetra Pak Internacional S.A. contra Comisión CE, Asunto C-333/94). En particular, el abuso en mercados conexos se produce cuando una empresa con posición de dominio en un mercado desarrolla una conducta que le permite extender su posición a otro mercado o reforzar la que tiene. Para que esto suceda deben concurrir ciertos requisitos. A) La empresa en*

*cuestión debe tener posición de dominio sobre un bien para el que no hay sustitutivos efectivos; B) La conexión entre ambos mercados debe ser estrecha, de tal forma que desde el mercado dominado se pueda realmente afectar a la competencia en el mercado conexo y C) Debe ser factible que la empresa dominante extienda su poder al mercado conexo o se refuerce en el que ya está presente, de tal forma que la competencia se debilite. Estos requisitos no concurren en el presente caso:*

1. *El Servicio considera que Binter tiene posición de dominio en el mercado de vuelos interinsulares de ámbito canario, y se refiere como mercado afectado al mercado de los servicios de alquiler de coches en aeropuertos. Sin embargo, en atención a los sustitutivos que existen no se debe definir un mercado tan estrecho. El mercado relevante a considerar sería el de alquiler de coches, al menos, en el ámbito de cada isla (...)*

2. *Como el Servicio ha señalado, Binter ni se encuentra presente en el mercado del alquiler de automóviles ni pretende estar presente en el mismo, lo que pone en cuestión que estemos ante un abuso de posición de dominio en un mercado conexo. El denunciante explica este hecho porque la conducta tiene por objeto beneficiar a un tercero en virtud del acuerdo que existe entre ambos. De hecho manifiesta “En ningún momento se ha realizado imputación alguna respecto a Binter que no presuponga su relación con CICAR...” (folio 993). La jurisprudencia sobre mercados conexos es clara respecto a que la conducta abusiva tiene por objeto el beneficio del operador dominante. De existir un acuerdo anticompetitivo entre Binter y CICAR debe examinarse bajo el artículo 1, pero no cabe presumir su existencia para argumentar una infracción del artículo 6 que no beneficia directamente al operador dominante”.*

De manera análoga al caso Special Prices/Binter Canarias, la conducta denunciada en este expediente desplegaría sus efectos sobre un mercado conexo al mercado en el que Binter tiene una posición de dominio, en este caso el del transporte marítimo de pasajeros entre Lanzarote y La Graciosa, mercado sobre el que Binter no tiene intereses ni existen indicios de que los pueda tener en el futuro. No dándose, por tanto, el requisito necesario de que la conducta beneficie directamente al operador dominante, debe concluirse que no cabe aplicar en este caso la doctrina de los mercados conexos.

A la vista de lo anterior, se considera que no existen indicios de que Binter esté abusando de su posición dominante al suscribir el acuerdo comercial denunciado.

Por lo que respecta al poder de mercado de Líneas Marítimas Romero, si bien esta naviera ostenta una cuota muy significativa en el mercado relevante (71%), no cabe considerar su acuerdo con Binter como una explotación abusiva de su posición de dominio, puesto que el acto denunciado es el resultado de dos voluntades en la que la posición dominante de Líneas Marítimas Romero es irrelevante.

Asimismo, tampoco se observan cambios significativos en las condiciones de la prestación del servicio de transporte derivados del acuerdo que pudieran

suponer una intencionalidad de expulsar a Graciosamar del mercado: los horarios de sus travesías se han mantenido inalterados y los precios del transporte marítimo entre Lanzarote y La Graciosa siguen siendo iguales en ambas compañías (Graciosamar y Líneas Marítimas Romero) sin que se aprecie una bajada de precios por parte de la denunciada para captar más pasajeros en detrimento de Graciosamar. A su vez, el hecho de que Binter y Líneas Marítimas Romero firmen el referido acuerdo no impide que Graciosamar pueda también ofrecer a sus pasajeros el mismo servicio de transporte en autobús desde el aeropuerto al puerto de Lanzarote.

Por tanto, no apreciándose indicios de abuso de posición de dominio por parte de ninguna de las compañías denunciada, sólo cabe analizar la conducta desde la perspectiva de una presunta infracción del artículo 1 de la LDC.

**TERCERO.-** Respecto a la consideración del acuerdo comercial suscrito entre BINTER CANARIAS S.A. y Líneas Marítimas Romero como una conducta anticompetitiva prohibida por el artículo 1 de la LDC, deben realizarse las siguientes observaciones:

- I. *En virtud de dicho artículo 1 “Se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en:*
  - a) *La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.*
  - b) *La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.*
  - c) *El reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.*
  - d) *La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros.*
  - e) *La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos.*
2. *Son nulos de pleno de derecho los acuerdos, decisiones y recomendaciones que, estando prohibidos en virtud de lo dispuesto en el*

*apartado 1, no estén amparados por las exenciones previstas en la presente Ley.*

3. *La prohibición del apartado 1 no se aplicará a los acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas que contribuyan a mejorar la producción o la comercialización y distribución de bienes y servicios o a promover el progreso técnico o económico, sin que sea necesaria decisión previa alguna a tal efecto, siempre que:*

*a) Permitan a los consumidores o usuarios participar de forma equitativa de sus ventajas.*

*b) No impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para la consecución de aquellos objetivos, y*

*c) No consientan a las empresas partícipes la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios contemplados (...)."*

II. La denunciante afirma que se encuentra en desventaja competitiva porque, según su estimación, aproximadamente un tercio de los viajeros compran el "paquete combinado" de Binter y Líneas Marítimas Romero porque resulta más ventajoso que contratar el viaje por separado, y que "ello supone la imposibilidad de acceder a este sector del mercado al haberse negado Binter a suscribir un acuerdo como el que mantiene con Líneas Marítimas Romero". De esta manera, "un importante porcentaje de viajeros es derivado a Líneas Marítimas Romero sin posibilidad de que contraten con Graciosamar Cruceros (...)."

En primer lugar, respecto a que la compra del paquete es más ventajoso que la adquisición de manera separada de cada uno de los desplazamientos (aéreo, terrestre y marítimo), debe destacarse que el acuerdo tiene como finalidad principal ofrecer al pasajero un servicio completo de transportes desde Gran Canaria/Tenerife hasta La Graciosa, ya que de otra manera el pasajero que llega al aeropuerto de Lanzarote tendría que realizarlo por sus propios medios (autobuses públicos, taxi, vehículo de alquiler, etc.), lo que en general supone un mayor coste en términos de tiempo y dinero que la alternativa ofrecida por Líneas Romero y Binter. Debe señalarse además que Graciosamar no ofrece una alternativa respecto al traslado del aeropuerto al puerto de Órzola, servicio que supone en definitiva una ventaja para el usuario.

Por otro lado, la denuncia se basa en que el referido acuerdo impide acceder a Graciosa a una parte concreta de la demanda potencial del mercado afectado, es decir, a los viajeros de Binter que realizan el trayecto con origen en las islas de Tenerife y Gran Canaria y destino Lanzarote, a los que se les ofrece el transporte combinado de autobús más barco hasta La Graciosa.

A este respecto debe tenerse en cuenta que el número de posibles demandantes del servicio de transporte marítimo entre Lanzarote y La Graciosa es mucho más amplio que los viajeros de Binter provenientes de las islas de Tenerife y Gran Canaria, ya que la demanda total incluiría también a los pasajeros que llegan a Lanzarote con cualquier compañía aérea o marítima distinta de Binter (procedentes de cualquier territorio nacional o extranjero), así como los propios residentes en la isla de Lanzarote y en La Graciosa. A continuación se recoge un cuadro con la estimación de la demanda potencial total del mercado afectado:

Año	Pasajeros entrados en Lanzarote vía aérea			TOTAL Pasajeros Marítimos (Puerto Playa Blanca, Lanzarote)	Población Lanzarote	TOTAL Demanda Potencial	% Pasajeros Binter sobre demanda potencial
	BINTER (origen Gran Canaria y Tenerife)	Resto compañías aérea	TOTAL Pasajeros Aéreos				
2013	679.443	4.655.156	5.334.599	869.925	141.953	6.346.477	10,7%
2014	690.223	5.192.816	5.883.039	968.705	141.940	6.993.684	9,9%
Fuente	BINTER		AENA	Puertos Canarios	Cabildo de Lanzarote		

Es decir, que del total de 6.993.684 de personas que conformarían aproximadamente la demanda potencial del servicio de transporte marítimo entre Lanzarote y La Graciosa, el acuerdo tendría una capacidad de “reserva” de aproximadamente el 10% del total de posibles demandantes. No se considera, por tanto, que el acuerdo pueda producir el efecto de expulsar del mercado a la denunciante, que tiene libre acceso al 90% restante.

En lo que respecta a los demandantes del servicio de transporte marítimo Lanzarote-La Graciosa provenientes de las islas de Tenerife o Gran Canaria que han contratado el traslado aéreo con Binter, las cifras disponibles arrojan los siguientes porcentajes:

Año	Nº de pasajeros de Binter desde Tenerife o Gran Canaria a Lanzarote	De los anteriores, nº de pasajeros que además viajaron a La Graciosa a través del acuerdo denunciado	% pasajeros que viajaron a La Graciosa a través del acuerdo denunciado / pasajeros Binter desde Tenerife o Gran Canaria a Lanzarote	Número de pasajeros Lanzarote-La Graciosa	% pasajeros que viajaron a La Graciosa a través del acuerdo denunciado/Pasajeros Lanzarote-La Graciosa
2013	679.443	4.175	0,61%	259.161	1,61%
2014	690.223	5.336	0,77%	302.143	1,77%
Fuente	Binter	Binter/Líneas Romero		Puertos Canarios	

Estos datos reflejan que la proporción de pasajeros del transporte marítimo entre Lanzarote y La Graciosa procedentes de un vuelo operado por Binter desde las islas de Gran Canaria y Tenerife es poco significativa, pues tanto en 2013 como en 2014 supuso un porcentaje inferior al 2% del total de pasajeros del mercado relevante.

- III. La denunciante apunta que ante la conducta denunciada “*se ve en la tesitura de reducir precios si quiere competir ante la agresiva política resultante de lo que tiene la apariencia de ser un servicio a pérdida (...)*” (FOLIO 5). Para apoyar el argumento respecto a la consideración del producto ofrecido por su competidor como servicio a pérdida, Graciosamar aporta una simulación de costes que parte del precio cobrado por Binter a un pasajero con residencia en las islas en un viaje de ida y vuelta desde Gran Canaria a Lanzarote con adquisición adicional del transporte terrestre y marítimo hasta La Graciosa. Conforme a la documentación facilitada con la denuncia, se le cobra al pasajero 21 euros por estos dos últimos servicios. De esta cantidad, la denunciante deduce 11 euros en concepto de transporte marítimo, por lo que quedarían 10 euros para sufragar el transporte terrestre. Graciosamar concluye, a la vista de una propuesta con la que cuenta respecto al precio que debería pagar por dicho transporte (40 euros mínimo por trayecto), que el servicio adicional de transporte entre el aeropuerto de Lanzarote y Órzola sólo sería rentable a partir de 8 pasajeros y que el producto ofrecido por Líneas Marítimas Romero parece una venta a pérdida.

Respecto a este argumento, debe en primer lugar considerarse razonable deducir que el precio del desplazamiento ida/vuelta entre Lanzarote y La Graciosa incorpora un margen de beneficio que Líneas Marítimas Romero, en uso de la libertad de empresa consagrada en el artículo 38 de la Constitución Española, podría reducir si fuera necesario compensar eventuales mayores costes de otros servicios, como el desplazamiento en autobús entre el aeropuerto de Lanzarote y el puerto de Órzola. Por otro lado, contar con un único presupuesto para el servicio de transporte discrecional por carretera no permite estimar de manera real y ajustada el precio de mercado de dicho servicio. Asimismo, si aceptamos los argumentos de la denunciante y concluimos que el servicio adicional de transporte entre el aeropuerto de la denunciante y concluimos que el servicio adicional de transporte entre el aeropuerto de Lanzarote y Órzola sólo sería rentable a partir de 8 pasajeros, no parece que exista impedimento para tomar las decisiones organizativas pertinentes que permitan reunir en un mismo autobús al mayor número de pasajeros, minimizando de esta manera los desplazamientos. Por último, no resulta razonable sostener que Líneas Marítimas Romero esté incurriendo en una venta a pérdidas durante un período que dura ya más de dos años (desde noviembre de 2011 hasta la actualidad).

A la vista de estos datos, esta Viceconsejería debe concluir que existen indicios de que se esté dando una presunta venta a pérdidas.

**IV.** Así las cosas, consideramos que Graciosamar Cruceros se resiste a lo que resulta ser la esencia misma de la libre competencia, que es la lucha entre competidores a través de mejoras en las diferentes variables que pueden influir en la decisión del consumidor a la hora de elegir uno u otro operador como son el precio, la calidad, la variedad y la innovación, la facilidad en la contratación, etc. A la vista de que, conforme a los datos anteriores, existe una gran proporción de demanda que no vendría derivada del acuerdo comercial entre Líneas Marítimas Romero y Binter (90%) y que estaría abierta a la captación por cualquiera de las dos navieras operadoras en el mercado a través del libre juego competencial, del que saldrían beneficiados en último término los usuarios del servicio, no se considera que el acuerdo comercial provoque una desventaja competitiva determinante con efectos expulsivos del mercado.

A la vista de lo anterior, se concluye que tampoco se aprecian indicios de infracción del artículo 1 de la LDC puesto que no existen indicios de que el acuerdo comercial entre Binter Canarias S.A. y Líneas Marítimas Romero tenga por objeto o produzca el efecto de impedir, restringir o

falsear la competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo entre Lanzarote y La Graciosa.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en la Sesión Plenaria celebrada en la mañana del día de hoy 30 de Julio del 2015

### **HA RESUELTO**

**ÚNICO.-** No incoar Expediente Sancionador y el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la Información Reservada tramitada a raíz del escrito de denuncia presentado por GRACIOSAMAR CRUCEROS S.L., contra la compañía aérea BINTER CANARIAS S.A., y la entidad LÍNEAS MARÍTIMAS ROMERO S.L., por presunta infracción de los Artículos 2 y 1 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, por considerar la inexistencia de indicios de infracción, asumiendo la Propuesta que le ha sido elevada por la Autoridad de Competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Comuníquese esta Resolución a la Autoridad de Competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias y a la Dirección de Competencia de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese fehacientemente a la totalidad de partes interesadas en este Expediente Sancionador SACAN/02/15 BINTER LA GRACIOSA, haciéndoseles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en esta vía previa administrativa, pudiendo hacerlo en el plazo de DOS MESES contados desde el siguiente día al de su notificación ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo: la Audiencia Nacional.