

**RESUMEN RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA CNC DE 26 DE OCTUBRE DE
2011 (EXPTE. S/0060/08 SINTRABI)**

El 26 de octubre de 2011 el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) dictó la Resolución del Expte. S/0060/09 SINTRABI por la cual sancionaba al Sindicato de Transportistas autónomos de Bizkaia, SINTRABI, y a tres empresas relacionadas con el transporte terrestre en las instalaciones del Puerto de Bilbao: Bidetrans S.L. (Bidetrans), C.B. Bilbao S. L. (C.B. Bilbao) y Transmeta S.L. (Transmeta) por una infracción del artículo 1 de la Ley 16/1989, de 18 de julio, de Defensa de la Competencia y del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) entre los años 2002 y 2006 consistente en la creación de un cártel en el Puerto de Bilbao para los servicios de transporte de mercancías por carretera en un radio de 200 km mediante acuerdos para limitar el acceso a las infraestructuras portuarias, la imposición de una tarifa para estos servicios, y el reparto del mercado entre los participantes en el cártel.

El Consejo resolvió imponer una multa de 4,6 millones de euros a SINTRABI, 1,4 millones a Bidetrans, un millón a CB Bilbao y 332.000 euros a Transmeta. Asimismo, resolvió que las infracciones cometidas por otras 20 empresas relacionadas con el transporte terrestre en las instalaciones del Puerto de Bilbao habían prescrito.

Cabe destacar que en 2001 el antiguo Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) ya sancionó a SINTRABI, a la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao y a varias empresas de transporte (entre ellas Bidetrans, C.B. Bilbao y Transmeta) por acuerdos de fijación de precios y prácticas comerciales relativas a las operaciones relacionadas con el transporte de contenedores, de carga general y basculantes en el Puerto de Bilbao, sanción que fue ratificada en marzo de 2008 por el Tribunal Supremo.

El origen de este expediente se encuentra tanto en el testimonio aportado por el Juzgado Central Nº 6 de la Audiencia Nacional como por la documentación facilitada a la CNC por el Servicio Vasco de Defensa de la Competencia:

- En 2005, el Juzgado de Instrucción Nº1 de Baracaldo (Vizcaya) tramitó una denuncia del Gobierno Vasco por actuaciones y prácticas en el Puerto de Bilbao por personas supuestamente vinculadas a SINTRABI y que podrían estar dando lugar a una serie de hechos que indicarían la existencia de un acuerdo entre las empresas comercializadoras del transporte y SINTRABI. En virtud de dicho acuerdo se repartían todo el trabajo, impidiendo que transportistas ajenos a este sindicato entraran en el puerto a cargar, y fijaban los precios y las condiciones de transporte, usando la violencia contra cualquiera que no aceptase. Estas diligencias pasaron a la Audiencia Nacional. Con fecha 27 de agosto de 2008, el Juzgado Central Nº 6 de la Audiencia Nacional dictó auto en relación con dichas diligencias previas por el que se acordaba el sobreseimiento parcial y archivo de la causa y se indicaba que, una vez firme dicha resolución, debía remitirse testimonio de los informes realizados por la Ertzainza (policía autónoma del País Vasco) a la CNC a los efectos oportunos debido a que, tal y

como se recoge en dicho auto: *“tras una larga instrucción lo único que queda acreditado es que el Sindicato SINTRABI y otros, tal y como ya resolvió el TDC en resolución de fecha 19 de diciembre de 2001, han participado activamente en prácticas restrictivas a la competencia que se siguen llevando a efecto tras la resolución dictada por el mencionado Tribunal y la Sentencia dictada por la Audiencia Nacional al resolver el oportuno recurso interpuesto contra la mencionada resolución”.*

- El 12 de diciembre de 2007 tuvo entrada en la CNC documentación procedente del Servicio Vasco de Defensa de la Competencia en relación con dos supuestas conductas realizadas por SINTRABI: un sorteo de 10 “licencias” sin ninguna cobertura legal para poder desempeñar servicios de transporte de mercancías en el puerto de Bilbao y una recomendación de incremento de precios dirigida a sus asociados como consecuencia de la subida del precio del petróleo. En la instrucción del expediente se analizaron las conductas llevadas a cabo a partir del año 2002, quedando probados los siguientes hechos:

Las prácticas que el Consejo ha considerado acreditadas son las siguientes:

Periodo 2002-2006

- Constitución de mesas o comisiones específicas por tipo de carga

SINTRABI organizaba el transporte de mercancías en el Puerto de Bilbao a través de distintas mesas sectoriales o comisiones, según los productos transportados (Mesa de contenedores, la Mesa de carga general, Mesa de basculantes, Mesa de mercancías peligrosas (o cisternas) y Mesa de áridos). Estas mesas constituidas por SINTRABI y representantes de las comercializadoras, sin que estuviera representado ningún cliente, se reunían periódicamente en los locales de SINTRABI.

- Contingentación

En cada una de estas mesas se limitaba el número de camiones que podían acceder al Puerto de Bilbao (contingentación). De forma que, aunque legalmente no existe ningún requisito adicional para operar en el área de contenedores y no es necesaria ninguna licencia, en la práctica sólo accedían quienes habían sido autorizados por los sindicatos.

Para ello se utilizaban los llamados “números, plazas o licencias” (creados por las mismas mesas) que daban “derecho” a acceder al puerto de Bilbao para transportar carga y retirarla con una distancia menor de 200 km.

Estos números se adjudicaban bien a los transportistas autónomos que trabajaban para una determinada comercializadora o bien directamente a la comercializadora, y su traspaso se hacía previo pago de una cantidad económica, pero bajo la supervisión y autorización de la mesa correspondiente y de los altos cargos de SINTRABI. En algunos casos, las comercializadoras eran partícipes de la compra y venta de plazas, dando su autorización para la compra de plazas ligadas a otras comercializadoras.

- Vigilancia, control de acceso a las instalaciones portuarias

Para garantizar que sólo entraban los camiones con plaza, éstos llevaban un número identificativo en la cabina del camión que les habilitaba para realizar el transporte. Cada

mesa tenía sus propios "vigilantes", que eran miembros de SINTRABI. Estos vigilantes controlaban los camiones que entraban en el Puerto, de tal forma que si un camión "sin número" quería entrar se le paraba.

Para el mantenimiento de estos "números" los transportistas debían pagar una cuota a la mesa correspondiente, al margen de la cuota sindical, destinada al pago de los vigilantes, siendo en muchos casos la propia comercializadora la que se encargaba de realizar el descuento al transportista para el pago de dicha cuota.

- Reparto de clientes

Las mencionadas mesas de transporte en las que participaban SINTRABI y las comercializadoras, sofisticaron el sistema fijando el porcentaje de carga de cada cliente que correspondía a cada comercializadora e imponiendo a cada cliente la comercializadora con la que tenía que trabajar mediante los llamados "acuerdos", que se reflejaban en un documento al que en las conversaciones telefónicas se referían como "libro del puerto". Estos acuerdos, una vez aprobados en la mesa de transporte correspondiente, eran impuestos a los clientes (tanto empresas consignatarias como clientes finales), que no tenían libertad para contratar el transporte con la empresa comercializadora que quisieran.

Si los clientes no respetaban los acuerdos de reparto de cargas impuestos en las mesas del transporte se les sancionaba dejándoles sin servicio. Asimismo, también se pone de manifiesto que cuando alguna de las comercializadoras se salía de los acuerdos alcanzados en las mesas o incumplía las normas establecidas en ellas recibía amenazas o castigos, bien parándola, bien bloqueándole las plazas que poseía.

- Fijación de precios y otras condiciones comerciales

En las mesas o comisiones de transporte también se controlaban los precios que debían aplicar las empresas de transporte o comercializadoras a sus clientes finales. Los precios pactados, siempre bajo la supervisión final de SINTRABI, los publicaba dicho sindicato en los llamados tarifarios, donde se recogían todos los precios por tipo de transporte, cliente, destino u origen y distancias y se establecían unas "cláusulas sobre pluses, extras y aplicación de tarifas" Además, en estos tarifarios se fijaban también otras condiciones comerciales, como los descuentos máximos, plazos para el pago de facturas Y cobros por paralizaciones de los vehículos por tardanza de carga o descarga.

Asimismo, SINTRABI también intervenía cuando alguna de las comercializadoras afines al sindicato aplicaba precios inferiores a los acordados, exigiéndoles pagar la diferencia de tarifa a los autónomos contratados.

A partir del 2007

De la instrucción sólo se obtuvieron indicios de que la situación en el Puerto de Bilbao habría continuado tal y como se ha explicado para el periodo 2002-2006. No obstante, no se obtuvieron elementos probatorios que acreditasen que dichas conductas continuaron con posterioridad a 2006.

Con respecto a la duración de la conducta los hechos acreditan que la misma existía en enero de 2002, después de que el TDC dictase Resolución sancionadora el 19 de diciembre de 2001, y que al menos duró hasta el año 2006 inclusive, aunque existen indicios de que la misma pudo extenderse más allá de dicho año 2006.

El Consejo aprecia que existen suficientes indicios en el expediente para atribuir a SINTRABI el papel de instigador en este cártel: (i) Las mesas sectoriales estuvieron organizadas por SINTRABI; (ii) cada una de las distintas reuniones de estas mesas tenían lugar en la sede de SINTRABI; (iii) la vigilancia en el cumplimiento de los acuerdos era desempeñada por miembros de SINTRABI; (iv) los pagos por dicha vigilancia se realizaban en las cuentas de SINTRABI; y (v) los tarifarios eran elaborados por SINTRABI, como él mismo ha reconocido. Esta especial responsabilidad de SINTRABI fue ya ratificada por el Tribunal Supremo en su STS de 19 de marzo de 2008 que ratificó la antijuridicidad de la conducta sancionada por el TDC en su resolución ya mencionada de 19 de diciembre de 2001.

Por lo que respecta a la alegación de Bidetrans y CB Bilbao respecto a que las pruebas utilizadas por la Dirección de Investigación proceden de un procedimiento penal, y su uso en un procedimiento administrativo sancionador supone una grave distorsión de nuestro ordenamiento jurídico, el Consejo considera que en efecto, las pruebas a las que se hace referencia se obtuvieron en una inspección autorizada judicialmente y realizada con todas las garantías y, no existiendo vicio en la forma de obtenerlas, su utilización en un proceso penal o en un procedimiento administrativo sancionador depende del tipo de ilícito de que se trate, sin que su examen en uno u otro implique conculcación de precepto alguno ni implique vulneración de derechos siempre que, como ha ocurrido en este expediente, se trate de un procedimiento tramitado con todas las garantías que el ordenamiento jurídico reconoce a los imputados por una infracción.