

## **RESOLUCION (Expte. 506/00, Transporte Mercancía Vizcaya)**

### **Pleno**

Excmos. Sres.:

Solana González, Presidente  
Huerta Trolèz, Vicepresidente  
Castañeda Boniche, Vocal  
Pascual y Vicente, Vocal  
Comenge Puig, Vocal  
Martínez Arévalo, Vocal  
Franch Menéu, Vocal  
Muriel Alonso, Vocal

En Madrid, a 19 de diciembre de 2001

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante TDC), con la composición expresada al margen y siendo Ponente el Vocal Sr. Martínez Arévalo, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente 506/00 (1930/98 del Servicio de Defensa de la Competencia, en adelante el Servicio), incoado por denuncia de la Confederación Española de Transportes de Mercancías (en adelante la Confederación) contra las empresas y entidades participantes en el denominado *Convenio Marco Tarifario de Transporte de Contenedores y Carga General del Puerto de Bilbao y Bermeo*, por conductas supuestamente prohibidas por el art. 1 y el art. 6 de la Ley 16/1989, de 17 de julio (BOE del 18), de Defensa de la Competencia (en adelante LDC).

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

1. El expediente se inició como consecuencia del escrito de denuncia presentado ante el Servicio de Defensa de la Competencia (en adelante el Servicio), con fecha 2 de diciembre de 1998, por el que D. Javier de Mauricio García de Paadín, como Secretario General de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), aportaba el Convenio Marco Tarifario de Transporte de Contenedores y Carga General del Puerto de Bilbao y Bermeo 1998 (el Convenio) por si pudiera constituir una conducta prohibida por la LDC.

2. El Servicio acordó llevar a cabo una información reservada previa a la incoación del correspondiente expediente, y solicitó la siguiente información:
- a la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao, los datos sobre normativa aplicable al transporte de contenedores en ese puerto y el nombre y la dirección de los consignatarios y empresas de transporte censados en el mismo.
  - al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya/Bizkaia (Sintrabi), información sobre los acuerdos adoptados desde 1994 entre los consignatarios, empresas de transporte, transportistas y Sintrabi.
  - al denunciante, el nombre y dirección de las asociaciones y empresas intervinientes en cada uno de los acuerdos denunciados.
  - con el fin de conseguir la dirección de las empresas que habían participado en los acuerdos incluidos en el Convenio Marco, el Servicio solicitó información al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera; los datos de éste sirvieron al Servicio como base para la identificación de las partes que intervinieron en los acuerdos.
3. Por Providencia de 15 de marzo de 1999, de conformidad con lo establecido en los apartados 1 y 3 del artículo 36 de la LDC, el Servicio incoó expediente sancionador por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el artículo 1 de la LDC, contra las siguientes organizaciones: Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya/Bizkaia (Sintrabi); Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (la Asociación); Colectivo de Empresas Consignatarias de la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (el Colectivo); Transportes Urkiolabi, S.L.; Cotranscon Sociedad Cooperativa Limitada; Tucabi, S.L.; Bidetrans, S.L.; Umbe-94 S.A.L.; Cecotransviz Sociedad Cooperativa Limitada; Transportes Astra Sociedad Cooperativa Limitada; Vinatrans Bizkaia, S.L.; C.B. Bilbao, S.L.; Satran, S.L.; Kirru, S.L.; Transmeta, S.L.; Euskaltrans, S.L.; Angel Alonso Matesanz; Ansitrans; Argatxa; Arkulanda; Basegar; Berkasan; Burutra; Carcedo; Casal; Transportes Chus, S.A.; Agencia Gurtubay, S.A.; Menchaca; Trans European Transport; Transportes Urbi, S.A.; Vasconia; Asdrubal; Acha; Transportes Urrutia, S.A.; Viz-Asua; Transvol, Sdad. Coop.; Transportes Gonzalez

Eurotrans; Transporte Montalbán e Hijos, S.A.; Transportes Folgado y Nieto; Transportes J.R. Bilbao; Naviera Peninsular; Transogir; Agirre; Uribe; y Recalde.

4. Con fecha 22 de noviembre de 2000 el Servicio emitió el correspondiente Informe-Propuesta en el que se propone:

*“Primero.- Que por el Tribunal de Defensa de la Competencia:*

- a) *Se declare que los acuerdos adoptados en relación con el transporte de contenedores, por los que se fijan las tarifas y descuentos a aplicar, así como las condiciones de facturación, excluyendo a aquellos camiones y empresas con base fuera del Puerto de Bilbao y cuyo cumplimiento es impuesto mediante el boicot, constituyen acuerdos restrictivos de la competencia que infringen los artículos 1.1.a) b) y c) de la LDC. Se consideran responsables de la mencionada infracción a la Asociación y al Colectivo de Empresas Consignatarias de dicha Asociación que generan carga de contenedores en el Puerto de Bilbao; a las empresas de transportes: Transportes Urkiolabi, S.L.; Cotranscón Sociedad Cooperativa Limitada; Tucabi, S.L.; Bidetrans, S.L.; Umbe-94 S.A.L.; Cecotransbiz Sociedad Cooperativa Limitada; Transportes Astra Sociedad Cooperativa Limitada; Vinatrans Bizkaia, S.L.; C.B. Bilbao, S.L.; Satran, S.L.; Kirru, S.L.; Transmeta, S.L.; Euskaltrans, S.L.; Angel Alonso Matesanz, a los transportistas autónomos de las empresas antes referidas y al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya.*
- b) *Se declare que los acuerdos de carga general, por los que se fijan las tarifas y descuentos a aplicar así como las condiciones de facturación y contratación, excluyendo de la carga a aquellos camiones y empresas que no forman parte del contingente del Puerto, constituyen acuerdos restrictivos de la competencia que infringen los artículos 1.1.a) b) y c) de la LDC. Se consideran responsables de la mencionada infracción a las empresas: Ansitrans; Argatxa; Arkulanda; Astra, Basegar; Berkasan; Burutra; Carcedo; Casal; Cecotransbiz, Transportes Chus, S.A.; Agencia Gurtubay, S.A.; Menchaca; Trans European Transport; Transportes Urbi, S.A.; Vasconia; Vinatrans; Asdrubal; Transmeta; Bidetrans, Urkiolabi, Cb; Acha; Transportes Urrutia, S.A.; Viz-Asua y al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya.*

- c) *Se declare que los acuerdos de basculantes, hasta 200 Km., por los que se fijan las tarifas y descuentos a aplicar, así como las condiciones de facturación y contratación y se impide la carga a aquellos camiones y empresas que no forman parte del acuerdo y cuyo cumplimiento es impuesto bajo amenaza de boicot, constituyen acuerdos restrictivos de la competencia que infringen los artículos 1.1.a) b) y c) de la LDC. Se consideran responsables de la mencionada infracción a las empresas: Transvol, Sdad. Coop.; Transportes González Eurotrans; Transporte Montalbán e Hijos, S.A.; Transportes Folgado y Nieto; Transportes Menchaca, Transportes J.R. Bilbao; Naviera Peninsular; Transportes Chus, Transogir; Agirre; Uribe; Recalde y al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya.*
- d) *Se declare que el acuerdo por el que se establecen las tarifas de carga completa y distanciero entre Bilbao y capitales de provincias, a partir de 200 Km. y más de 20 Tm. De PMA., y que aparece como Anexo VI del Convenio Marco Tarifario de Transporte de Mercancías por Carretera del Puerto de Bilbao y Bermeo, para 1998 y 1999 y que, tal y como se dice en el mismo, es de obligado cumplimiento, constituye un acuerdo restrictivo de la competencia que infringe el artículo 1.1.a) de la LDC. Se considera responsable de la mencionada infracción a la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao; Transportes Urkiolabi, S.L.; Cotranscon Sociedad Cooperativa Limitada; Tucabi, S.L.; Bidetrans, S.L.; Umbe-94 S.A.L.; Cecotransbiz Sociedad Cooperativa Limitada; Transportes Astra Sociedad Cooperativa Limitada; Vinatrans Bizkaia, S.L.; C.B. Bilbao, S.L.; Satran, S.L.; Kirru, S.L.; Transmeta, S.L.; Euskaltrans, S.L.; Angel Alonso Matesanz; Ansitrans; Argatxa; Arkulanda; Basegar; Berkasan; Burutra; Carcedo; Casal; Transportes Chus, S.A.; Agencia Gurtubay, S.A.; Menchaca; Trans European Transport; Transportes Urbi, S.A.; Vasconia; Asdrubal; Acha; Transportes Urrutia, S.A.; Viz-Asua; Transvol, Sdad. Coop.; Transportes Gonzalez Eurotrans; Transporte Montalbán e Hijos, S.A.; Transportes Folgado y Nieto; Transportes J.R. Bilbao; Naviera Peninsular; Transogir; Agirre; Uribe; Recalde; y al Sindicato de Transportistas Autónomos de Bizkaia”.*
5. El expediente se recibió en el TDC el 24 de noviembre de 2001, y fue admitido a trámite en el Pleno del 19 de diciembre de 2000. Con fecha 21 de diciembre de 2000, el TDC dictó Providencia de admisión a trámite del expediente, nombró Vocal ponente a D. Luis Martínez Arévalo y abrió el plazo establecido en el art. 40 LCD para que las partes propusieran las pruebas que estimaran necesarias y solicitaran la celebración de vista.

6. Desconociéndose el domicilio de la empresa Viz-Asua, interesada en el expediente, el Tribunal, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 59.4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, ordenó la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial del Estado; dicho anuncio fue publicado el 20 de febrero de 2001.
7. Ante las dudas suscitadas respecto a la identidad de la empresa URIBE imputada por el Servicio, el Tribunal, con fecha 13 de noviembre de 2001, y de acuerdo con el art. 42 LDC, acordó la realización de la diligencia para mejor proveer descrita en el FD 12.
8. El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia deliberó y falló esta Resolución en su reunión del 11 de diciembre de 2001.
9. Son interesados:
  - Confederación Española de Transporte de Mercancías ( CETM)
  - Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao.
  - C.B. Bilbao S.L.
  - Satran S.L.
  - Transmeta S.L.
  - Transportes Urkiolabi S.L.
  - Tucabi S.L.
  - Transportes Acha
  - Bidetrans S.L.
  - Casal-Castrillo Aurrera
  - Transogir
  - Umbe-94 S.A.L.
  - Cecotransbiz Sociedad Cooperativa Limitada.
  - Transportes Astra Sociedad Cooperativa Limitada
  - Burutra
  - Vinatrans Bizkaia S.L.
  - Kirru S.L.
  - Euskaltrans-Biz S.L.
  - Angel Alonso Matesanz
  - Ansitrans
  - Argatxa S.A. Transportes.
  - Arkulanda Garraioak S.L.
  - Transportes Basegar S.A..
  - Berkasan
  - Transportes Carcedo S.L.

- Transportes Chus S.A.
- Agencia Gurtubay S.A.
- Menchaca
- Trans European Transport
- Transportes Urbi S.A.
- Vasconia
- Asdrubal
- Transportes Urrutia S.A.
- Viz-Asua
- Transvol Sdad. Coop. (Transporte de volquete)
- Transportes González Eurotrans
- Transportes Montalbán e Hijos S.A.
- Transportes Folgado y Nieto
- Transportes J.R. Bilbao
- Naviera Peninsular
- Transportes José Antonio Agirre S.L.
- Recalde
- Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (Sintrabi)
- Cotranscon Sociedad Coperativa Limitada

## **HECHOS PROBADOS**

1. Constan en el expediente, págs. 180 a 211 y 140 a 174, dos folletos que reciben los títulos de *“Convenio Marco Tarifario. Transporte de Contenedores y Carga General del Puerto de Bilbao y Bermeo”*, 1998 y *“Convenio Marco Tarifario. Transporte de Mercancías por Carretera del Puerto de Bilbao y Bermeo”*, 1999. Dichos folletos se editan con el logotipo del SINTRABI.

En las páginas 183, 184 y 185, y bajo el epígrafe *“contenedores”* se describe un acuerdo del que afirman ser parte los que se denominan *“consignatarios”*, *“empresas de transporte”*, *“transportistas”* y el SINTRABI. El colectivo de *“consignatarios”* se define con mayor precisión en el propio acuerdo al señalarse que se refiere a la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao, en cuyos locales se celebró el mismo. En el punto segundo del “Exponen” de dicho acuerdo se reseña expresamente a las empresas URKIOLABI S.L.; COTRANCON SDAD. COOP. LTDA.; TUCABI S.L.; BIDETRANS S.L.; UMBE-94 S.A.L.; CECOTRANSBIZ SDAD. COOP. LTDA.; TRANSPORTES ASTRA SDAD. COOP. LTDA.; VINATRANS BIZKAIA S.L.; C.B. BILBAO S.L.; SATRAN S.L.; KIRRU S.L.; TRANSMETA S.L.; EUSKALTRANS S.L.; ANGEL ALONSO MATESANZ; y a la ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES Y ESTIBADORES

DEL PUERTO DE BILBAO, como integrantes del colectivo que suscribe dicho acuerdo. En el punto quinto de dicho acuerdo se señala expresamente que el SINTRABI lo suscribe.

Dicho acuerdo contiene las tarifas que, han de aplicar quienes lo suscriben (estipulación 1<sup>a</sup>.), los descuentos máximos que pueden aplicarse (estipulación 2<sup>a</sup>) y ciertas condiciones a la prestación de los servicios de transporte (estipulaciones 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup>). La aplicación colectiva de dichas tarifas se remonta, según la estipulación primera, al 1 de junio de 1994. El acuerdo aparece, de nuevo, reseñado en el folleto referente a 1999, cuyo título es idéntico al de 1998 excepto en lo relativo a la sustitución del término “Bermio” por “Bermeo” (págs 140 y siguientes).

Dicho acuerdo es al que se refiere la imputación 1.a) del Servicio.

2. Consta en el expediente, págs. 206 a 209, y dentro del folleto que recibe el título de “Convenio Marco Tarifario. Transporte de Contenedores y Carga General del Puerto de Bilbao y Bermio”, 1998, un epígrafe denominado “Carga General. Acuerdo hasta 200 km.” donde se describe un acuerdo, que se reitera, después, en el folleto correspondiente a 1999 (págs. 166 a 169). Las entidades que, en alguno de esos dos años, afirman ser parte del acuerdo son: ACHA; ANAKOLD; ANSITRANS; ARGATXA; ARKULANDA; ASDRÚBAL; ASTRA; BASEGAR; BIDETRANS; BIZKAITRANS; BURUTRA; CARCEDO; CASAL; C.B. BILBAO S.L.; CECOTRANS-BIZ; CHUS; GURTUBAY; MENCHACA; SATRAN; TRANSMETA; URBI; URKIOLABI; URRUTIA; VASCONIA; VINATRANS y VIZ-ASUA. El SINTRABI es mencionado expresamente como participante en el acuerdo. De éstas, las empresas ANAKOLD; BIZKAITRANS y SATRAN no fueron imputas por el Servicio

El convenio incluye una tabla de tarifas (anexo V), provisiones relativas a la actualización de esos precios en el futuro (punto 5 del acuerdo), limitaciones al acceso de otros transportistas al mercado (puntos 3 y 4 del acuerdo), limitaciones a las condiciones de pago que pueden acordarse (punto 5) y limitaciones a la carga mínima que puede facturarse (punto 6). El SINTRABI es mencionado expresamente como participante en el acuerdo.

3. En el folleto referente a 1999, y en las páginas 170 a 173, bajo el epígrafe “*Mesa de Basculantes. Acuerdo hasta 200 km.*” se describe un acuerdo del que afirman ser partes las empresas: TRANSVOL SDAD. COOP.; TRANSPORTES GONZALEZ EUROTRANS; TRANSPORTES MONTALBÁN; TRANSPORTES FOLGADO Y NIETO; TRANSPORTES MENCHACA; TRANSPORTES J.R. BILBAO; NAVIERA PENINSULAR;

TRANSPORTES CHUS; TRANSOGIR; AGIRRE; URIBE; RECALDE y al SINTRABI.

En el convenio se declara la intención de acordar los precios del servicio en el futuro, se establecen limitaciones al acceso de otros transportistas al mercado (puntos 3 y 4 del acuerdo), limitaciones a las condiciones de pago que pueden acordarse (punto 5) y limitaciones a la carga mínima que puede facturarse (punto 6) y limitaciones relativas a los descuentos máximos que pueden concederse (punto 10).

4. En los folletos "*Convenio Marco Tarifario. Transporte de Contenedores y Carga General del Puerto de Bilbao y Bermio*", 1998 y "*Convenio Marco Tarifario. Transporte de Contenedores y Carga General del Puerto de Bilbao y Bermeo*", 1999, editado por el SINTRABI, se incluye un anejo VI, en forma de matriz, que consta de 40 filas, que corresponden a 40 capitales de provincia españolas, y de tres columnas. La segunda columna hace referencia al precio total que debe cargarse desde Bilbao y la tercera al precio por Tm. correspondiente al transporte desde esa misma ciudad a cada capital de provincia. En la parte inferior de la hoja se especifica el método utilizado para calcular esas tarifas y se señala que serán de obligado cumplimiento si no se ha pactado por escrito. No aparece especificado quién acuerda cumplir tales tarifas.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

1. Los hechos reseñados en los HP 1 a 4 no son objeto de controversia.
2. La autoría de los hechos reseñados en los HP 1, 2 y 3, que dan lugar a las imputaciones 1.a; 1.b; y 1.c del Informe-Propuesta, resulta también clara, con la salvedad que se señala en el FD 12, en la medida en que aparecen textualmente reseñados los participantes en cada uno de esos acuerdos.

Respecto al hecho señalado en AH 4, que da lugar a la imputación 1.d del Servicio, hay que señalar que, a diferencia de los otros acuerdos, no aparecen textualmente citados quienes intervienen en la fijación de esa tabla de precios. El Servicio ha procedido a imputar, además de a la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao y al SINTRABI, a una lista de empresas construida con la documentación sobre miembros entregada por el propio SINTRABI (pero que no contiene a todos los miembros de ese sindicato), a la que se han añadido otras empresas que aparecen reseñadas como participantes en alguno de los otros acuerdos.



La responsabilidad del SINTRABI en ese acuerdo resulta fuera de duda ya que éste aparece reseñado en un documento editado oficialmente por él. Como se señala en los folletos, el SINTRABI ha participado de forma activa en la elaboración de los otros acuerdos reseñados en los folletos y no existen motivos para pensar que no haya participado en este último. Sin embargo, la autoría de los restantes imputados resulta más confusa. En primer lugar, el hecho de ser miembro del SINTRABI no implica aprobar todos sus actos, que han podido realizarse sin el conocimiento, o incluso con la oposición de ciertos miembros; dado que en el expediente consta el resultado de una de las reuniones, pero no las actas (que, según declara el SINTRABI, no se redactaban) de cómo se desarrollaron éstas, ni quién voto a favor o en contra de los acuerdos, esos extremo no puede ser aclarados. En los restantes acuerdos, las empresas aparecen listadas explícitamente, situación que debería haber motivado las correspondientes protestas de aquéllas empresas que hubieran aparecido incorrectamente reseñadas como autoras de los mismos; en el acuerdo reseñado en el HP4, la situación es diferente y cabe pensar que aquellos miembros del SINTRABI que no hubieran aprobado los acuerdos no hubieran sentido la necesidad de manifestar públicamente el hecho de no sentirse vinculados por ellos.

De hecho, dos empresas alegan su falta de participación en ese acuerdo de carga general reseñado en el HP4. TRANSEUROPEAN TRANSPORT (TET) alega que nunca perteneció al SINTRABI y que no participó en el acuerdo de carga general para distancias superiores a 200 Km. en el que aparece como imputada; TRANSPORTES AGUIRRE niega haber participado en este acuerdo, aunque reconoce haber participado en el acuerdo de basculantes. Las empresas Argantxa, Burutra, Umbe y Aguirre también negaron su participación en los hechos durante la fase de instrucción ante el Servicio, sin que, a diferencia de lo que ocurre con los HP 1,2 y 3, esa participación pudiera ser acreditada.

En consecuencia, y dadas las dudas existentes en relación con los criterios utilizados por el Servicio para la imputación de la autoría de esta práctica, el Tribunal considera que ha quedado acreditado que el SINTRABI ha sido partícipe de los acuerdos que dan lugar a la imputación 1.d del Servicio, pero que no queda acreditada la participación de los restantes imputados en ella.

3. Los hechos reseñados en los HP 1, 2 y 3 constituyen un claro acuerdo de precios que se corresponde exactamente con la tipificación prohibitiva del art. 1 LDC.

Por otra parte, los hechos reseñados en los HP 1, 2 y 3 contienen innegables elementos de coordinación de la política comercial de los firmantes en elementos esenciales en la competencia, distintos de los precios. Éste es el caso de la coordinación de condiciones de pago, la forma de facturación (con establecimiento de lo que se considera una unidad mínima), y la creación coordinada de obstáculos para la entrada de empresas competidoras. El Tribunal ha tenido ocasión de pronunciarse en numerosas ocasiones sobre el hecho de que esos actos entran de lleno en el tipo de actividad anticompetitiva ejemplarizado en el art. 1 LDC.

Respecto a la lista de precios a la que se refiere el AH 4, no puede sostenerse la alegación que hacen algunos imputados que se trate de meros precios de referencia ya que, aunque es cierto que el texto final de la tabla utiliza esa expresión, ese carácter queda desvirtuado inmediatamente al afirmarse que *serán de obligado cumplimiento si no está pactado otro precio por escrito*, de tal forma que la tabla en cuestión supone un claro intento de coordinación de políticas comerciales de empresas supuestamente independientes mediante la fijación de precios, coordinación que es claramente contraria a los postulados de la libre competencia. El acuerdo es, desde luego, imputable al SINTRABI, bajo cuya responsabilidad se publica el folleto en que aparecen los precios, folleto que constituye un claro vehículo para la aplicación del acuerdo, y a otras partes cuya identidad no ha podido esclarecerse en el expediente.

4. Varias empresas imputadas (en particular: Bidetrans S.L.; Transogir S.L.; Castrillo Aurrerá S.A.L.; Transportes Acha y Umbe 94 S.A.L.) alegan que los acuerdos no han sido efectivamente aplicados.

En relación con esa alegación baste señalar que el texto de la Ley es contundente al prohibir aquellos acuerdos que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de falsear la competencia. Es claro que los acuerdos descritos tienen *el objeto* de falsear la competencia por lo que constituyen una infracción del art. 1 LDC. Por tanto, la participación en un acuerdo que tiene por objeto restringir la competencia constituye un acto contrario a la Ley, con independencia de la circunstancia, que ciertamente debe ser tenida en cuenta a la hora de una eventual sanción, de si ha sido aplicado o no.

5. Transportes Basegar S.A. alega la escasa incidencia que para ella tiene el acuerdo, ya que los viajes realizados a los puertos de Bilbao y Bermeo constituyen *aproximadamente un 2,5% del cómputo global de viajes que la citada empresa realiza anualmente*. Ante esa alegación debe

señalarse que la *importancia* a la que alude la LDC en sus artículos 1.3 (a efectos de aplicación de la llamada cláusula *de minimis*) y 10.2 (a efectos de la imposición de multa) se predica respecto del hecho constitutivo de la infracción, y no respecto de su incidencia sobre la actuación de una empresa concreta. En este sentido, el art. 10.2 es contundente al hablar de la *importancia de la infracción* y el art. 1.3 alude claramente al impacto de un hecho sobre la competencia. Los hechos que son objeto del presente expediente, acuerdos restrictivos de la competencia en una zona portuaria de gran influencia en la actividad económica española, son importantes *per se*, con independencia de la trascendencia mayor o menor que puedan tener sobre la actividad de una empresa que presta una gama diversificada de servicios.

6. Transportes Argatxa S.A., pág. 902, alega la existencia de una prejudicialidad penal y, en efecto, en la pág. 120 del expediente del Servicio consta la presentación de una denuncia por parte de la Confederación contra SINTRABI ante el Juzgado de Guardia de la Audiencia de Madrid (aunque no su admisión a trámite) por supuestos delitos de coacción, amenazas, extorsión y alteración del precio de las cosas. De acuerdo con la doctrina establecida en el FD 1 de la Resolución de 20 de septiembre de 1999, al Expte. 442/98, Eléctrica del Llémana, el Tribunal considera que, aunque pueda existir un cierto solapamiento en el objeto del presente expediente y de la denuncia presentada ante la Audiencia Nacional, no existe identidad ni en cuanto a la materia analizada, ni en cuanto a los sujetos imputados por lo que no procede la suspensión del procedimiento prevista en el art. 55 LDC.
7. Transportes Carcedo S.L. reconoce haber firmado el Convenio Marco Tarifario y señala que se vio obligado a hacer por el hecho de que se vio *arrastrado por el resto de las empresas signatarias y que tradicionalmente han venido operando en el Puerto*, añade que *no firmar dicho convenio era sinónimo de no trabajar en ese ámbito, con la pérdida de clientes que eso suponía*. Respecto de esas consideraciones, baste señalar que el simple seguimiento de otras empresas, sin que se alegue en este caso coacción alguna, no constituye una circunstancia eximente reconocida por la Ley y que la segunda alegación no se sostiene lógicamente ya que, dada la probable pendiente negativa de la curva de demanda, una actitud más agresiva de la empresa en lo relativo a sus precios hubiera llevado a una ganancia, y no a una pérdida, de cuota de mercado.
8. El SINTRABI alega su condición de sindicato que, en su opinión, le exime de la aplicación de las normas de competencia. A esa alegación debe responderse que, si bien es cierto que los sindicatos tienen

garantizado, en virtud de los artículos 28 y 37 de la Constitución, un ámbito de actuación importante en la vida económica del país, éste no se extiende a actividades que vayan en contra de lo establecido en la legislación vigente, como es el caso que aquí se analiza.

9. Las empresas Bidetrans S.L., Transogir S.L., Castrillo Aurrera, S.A.L., Transportes Acha, Umbe 94, Transportes J.R. Bilbao S.A.; Transportes Urbi S.A.; Transportes Folgado S.A.; Ignacio Menchaca Bustenza y Transportes Vasconia alegan que los acuerdos imputados les fueron impuestos. En opinión de los alegantes, tal imposición no desvirtúa de la realidad del hecho pero, por faltar la voluntariedad, *el imprescindible requisito de culpabilidad aplicable al derecho administrativo sancionador*, debe considerarse la existencia de una eximente de responsabilidad. Los alegantes señalan, en este sentido la pág. 30 del Informe-Propuesta del Servicio, pág. 1745 del expediente, en donde se alude claramente a las infructuosas denuncias del acuerdo realizadas ante el Gobierno Vasco.
10. En algunos momentos del expediente se hacen alegaciones relativas a la supuesta cobertura legal que gozarían los acuerdos, bien en virtud de la Orden del Consejero de Transportes del Gobierno Vasco, de 22 de febrero de 1993, bien del Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Como bien señala el Servicio en la pág. 1722 del expediente, e, incluso, como pone de relieve una de las empresas imputadas (escrito de Transportes Carcedo S.L. al TDC de 2 de noviembre de 2001), es evidente que esas normas han quedado derogadas por el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la LOTT y se introduce una nueva redacción del art. 28, que queda redactado, en lo que respecta a su punto 5, de la siguiente manera *“los transportes públicos de mercancías no estarán sometidas a tarifas obligatorias, salvo los establecidos por las Comunidades Autónomas con carácter de máximas, según previene el artículo 5.d) de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio”*.

Resulta claro, por tanto, que los acuerdos objeto del expediente carecen de apoyo legislativo, máxime cuando esos acuerdos, y a pesar de las alegaciones de varios imputados en el sentido de que fueron alentados por las autoridades del gobierno autonómico competente, se alcanzan exclusivamente entre agentes privados, sin intervención pública alguna.

En las páginas 212 y 213 del expediente del Servicio consta un escrito de la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao, organismo obviamente conecedor de la normativa existente en la materia en el que se pone de manifiesto: a) que dicha autoridad *no tiene competencia alguna en la*

*regulación del transporte por carretera de contenedores u otra mercancía; b) No existe normativa reguladora, ni pliegos de condiciones, que regulen la actividad de transporte de contenedores en éste, ni en ningún Puerto, ya que según la normativa vigente que dimana del Ministerio de Fomento, la actividad de transporte está regulada por Ley.*

*Cualquier transportista con la tarjeta de la Administración de Transportes es libre de operar en cualquier Puerto, en régimen de libre mercado y competencia.*

*Desde esta Autoridad Portuaria se defiende la libre competencia, y, de mercado que en teoría existe.*

*Les podemos remitir listado de Consignatarios censados en este Puerto, y así lo hacemos, pero no podemos remitirle empresas de transporte censados en este Puerto, ya que al ser una actividad que cumpliendo con los requisitos de la Ley es libre de ser realizada por cualquier transportista acreditado tanto nacional como comunitario, y, no existe por lo tanto censo de empresas de transporte por carretera.*

Finalmente, el propio Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en su escrito de 10 de julio de 2001, dirigido al Tribunal de respuesta a la prueba 1.7.c, a la que se hace referencia en el Auto sobre Prueba y Vista de 18 de junio de 2001, no se atribuye, en ningún momento, competencias en materia de regulación de precios, poniendo, por el contrario, de relieve su convicción de que la actividad del puerto debe desarrollarse en un marco de libre competencia. En concreto, el citado informe, en su apartado primero que analiza los problemas del transporte terrestre en la Comunidad Autónoma señala: “*Del mismo modo, en una economía cada vez más globalizada, la posición ha de dirigirse hacia la libertad de mercado respetando la libre competencia, eliminando las prácticas restrictivas de la competencia que afectan gravemente a la competitividad de las empresas*” para concluir, después, el escrito afirmando: “*Para el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco el transporte terrestre de mercancías supone un sector fundamental para el desarrollo económico y social de la Comunidad Autónoma del País Vasco y su entorno, por lo que se están haciendo esfuerzos por potenciar las infraestructuras (en este sentido el Puerto de Bilbao ha hecho unas inversiones enormes para su modernización) y por apoyar al sector empresarial del transporte, los dos pilares básicos para un buen funcionamiento del sistema de transportes, siempre respetando los principios de libre competencia*”

En resumen, los acuerdos objeto del presente expediente no pueden en modo alguno acogerse al concepto de “*conductas autorizadas por Ley*” a los que hace referencia el art. 2.1 LDC. Más bien, como reconocen en sus alegaciones un buen número de imputados, constituyen una respuesta a las normas liberalizadoras y un intento de mantener el *status quo*, sustituyendo, al amparo de las supuestas dificultades del sector, las normas derogadas por un marco restrictivo de la competencia de carácter privado.

11. En el expediente constan diversas alegaciones relativas a la difícil situación por la que atravesaba el Puerto de Bilbao como elemento justificativo, o al menos circunstancia atenuante, de las actuaciones anticompetitivas objeto del expediente. A estas alegaciones debe contestarse que el art. 1 LDC, al establecer la prohibición legal de cierto tipo de acuerdos, no hace ningún tipo de referencia a la situación económica, buena o mala, de las empresas que lo suscriben. Por otra parte, debe distinguirse entre la situación de las empresas que participan en el acuerdo y la del puerto en el que prestan sus servicios: respecto del primer aspecto, debe señalarse que son varias las empresas que ponen de relieve que la actividad que realizan en torno a los puertos de Bilbao/Bermeo constituye un porcentaje muy bajo de su cifra de negocios; respecto a la situación del puerto de Bilbao, debe tenerse en cuenta que la propia Autoridad Portuaria, en su escrito al Tribunal que consta en la página 316 del expediente de éste, pone de relieve que el Puerto de Bilbao es *sensiblemente más caro... (que) otros con los que compete*, y que esa falta de competitividad sólo puede verse agravada por acuerdos como los que se analizan. En todo caso, las partes imputadas podían haber solicitado la autorización prevista en el art. 3.2.c) LDC, pero no lo hicieron.
12. Finalmente, la empresa Transportes Uribe S.A., mediante escrito dirigido al Tribunal el 18 de septiembre de 2001, reitera la alegación, ya realizada en la fase de instrucción por el Servicio, de que dicha empresa es totalmente ajena a la empresa Uribe que figura como imputada por el Servicio por presunta intervención en los hechos que dan lugar a las imputaciones 1.c (acuerdo de basculantes) y 1.d (tarifas de carga completa) del Servicio. Según dicha empresa, el Servicio estaría cometiendo un error material al dirigirse a ella, y no a la empresa Uribe que participó en los acuerdos.

El Servicio tomó en cuenta las alegaciones que, en su día, formuló Transportes Uribe y le requirió, mediante Providencia de 23 de noviembre de 1999, el envío de cierta documentación. Transportes Uribe contestó mediante escrito de 29 de noviembre de 1999 (pág. 878 del

expediente del Servicio), poniendo de relieve que la única información relevante que podía aportar eran las fichas técnicas de los cinco vehículos que poseía, de las que podía comprobarse que esos cinco vehículos eran vehículos especiales, no adecuados para realizar las tareas propias de los acuerdos que analiza el Servicio. El Servicio consideró (pág. 1748 de su expediente) que tal prueba no era suficiente ya que la experiencia de otra empresa mostraba que dichos vehículos sí podían ser utilizados en las actividades objeto de controversia.

El Tribunal consideró que el argumento aludido por el Servicio no era contundente, ya que el hecho de que no sea imposible utilizar esos camiones para ciertos fines no quita que sean un instrumento escasamente idóneo para ellos. Por otra parte, Transportes Uribe proponía una prueba, la de solicitar información de la Confederación Española de Transporte de Mercancías, susceptible de esclarecer los hechos y que no fue tenida en cuenta por el Servicio. Por todo ello, el Tribunal decidió, en concepto de diligencia para mejor proveer, solicitar del denunciante información relativa a si, *“a su buen saber, la empresa Transportes Uribe S.A. con oficina en:*

*Barroeta Aldamar nº 6 - 4º  
48001 BILBAO  
Telf. 94/ 4242425 y 4232038  
Fax. 94/ 4230746*

y taller en:

*Vega San Mamés s/n  
BILBAO  
Telf. 94/ 4241448*

*es la misma empresa que, bajo la denominación URIBE, aparece relacionada como participante en la llamada Mesa de Basculantes, en el documento denominado Convenio Marco Tarifario. Transporte de Mercancías del Puerto de Bilbao y Bermeo 1999 (pág. 171 del expediente del Servicio) y como tal fue incluida en su denuncia y, en caso de no ser la misma empresa, comunique las circunstancias y domicilio de la empresa realmente denunciada como “URIBE”.*

El denunciante contestó: *“hemos de manifestarles que la Empresa **TRANSPORTES URIBE, S.A.** a la que se alude indicando domicilio de oficina y taller, según nuestros conocimientos, **en ningún caso** tiene nada que ver con la denominación URIBE que aparece recogida en determinados documentos obrantes en el expediente citado.*

*Por las informaciones que tenemos, la Empresa **TRANSPORTES URIBE, S.A.** se dedica de la realización de servicios especiales, es decir, de transportes de mercancías grandes dimensiones y no tiene nada que*

*ver en el campo de los basculantes y por tanto no participa en la llamada Mesa De Basculantes”.*

El Tribunal consideró, pues, acreditado, que ha existido un error en la identificación de los intervinientes en el llamado “Acuerdo de Basculantes” y que la empresa URIBE, con el domicilio arriba señalado, no puede identificarse con la empresa URIBE, reseñada en el HP 3, por lo que no es responsable de la conducta imputada por el Servicio.

13. Por todos los argumentos expuestos anteriormente, el Tribunal considera acreditada la realización de una conducta contraria al art. 1 LDC que da lugar a la imputación Primero a) del Servicio, consistente en la concertación de tarifas y prácticas comerciales relativas a las operaciones relacionadas con el transporte de contenedores por camión y con destino u origen en el puerto de Bilbao. Se considera responsables de esta conducta a:

URKIOLABI S.L.; COTRANCON SDAD. COOP. LTDA.; TUCABI S.L.; BIDETRANS S.L.; UMBE-94 S.A.L.; CECOTRANSBIZ SDAD. COOP. LTDA.; TRANSPORTES ASTRA SDAD. COOP. LTDA.; VINATRANS BIZKAIA S.L.; C.B. BILBAO S.L.; SATRAN S.L.; KIRRU S.L.; TRANSMETA S.L.; EUSKALTRANS S.L. y ANGEL ALONSO MATESANZ; ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES Y ESTIBADORES DEL PUERTO DE BILBAO y al SINTRABI..

El Tribunal considera acreditada la realización de la conducta contraria al art. 1 LDC que da lugar a la imputación Primero b) del Servicio, consistente en la concertación de tarifas y prácticas comerciales relativas a las operaciones de servicio de transporte mediante camión de carga general que se realizan en distancias inferiores a 200 Km. del puerto de Bilbao. Se considera responsables de esta conducta a :

ACHA; ANSITRANS; ARGATXA; ARKULANDA; ASDRÚBAL; ASTRA; BASEGAR; BIDETRANS; BURUTRA; CARCEDO; CASAL; C.B. BILBAO S.L.; CECOTRANS-BIZ; CHUS; GURTUBAY; MENCHACA; SATRAN; TRANSMETA; URBI; URKIOLABI; URRUTIA; VASCONIA; VINATRANS; VIZ-ASUA y al SINTRABI.

El Tribunal considera acreditada la realización de la conducta contraria al art. 1º LDC que da lugar a la imputación Primero c) del Servicio, consistente en la concertación de tarifas y prácticas comerciales relativas a las operaciones de servicio mediante camión basculante que se realizan en distancias inferiores a 200 Km. del puerto de Bilbao. Se considera responsables de esta conducta a:



TRANSVOL SDAD. COOP.; TRANSPORTES GONZALEZ EUROTRANS; TRANSPORTES MONTALBÁN; TRANSPORTES FOLGADO Y NIETO; TRANSPORTES MENCHACA; TRANSPORTES J.R. BILBAO; NAVIERA PENINSULAR; TRANSPORTES CHUS y al SINTRABI.

El Tribunal considera acreditada la realización de una conducta contraria al art. 1 LDC que da lugar a la imputación Primero d) del Servicio, consistente en la concertación de tarifas y prácticas comerciales relativas a las operaciones de servicio mediante camión de carga general en distancias inferiores a 200 Km. del puerto de Bilbao. Se considera responsable de esta conducta al SINTRABI; el Tribunal considera que no se encuentra acreditada la participación de las restantes empresas imputadas por el Servicio en relación con la conducta descrita en este párrafo.

14. La LDC, en los apartados 1 y 2 de su art. 10 señala:

*“1. El Tribunal podrá imponer a los agentes económicos, empresas, asociaciones, uniones o agrupaciones de aquellas que, deliberadamente o por negligencia, infrinjan lo dispuesto en los artículos 1, 6 y 7, o dejen de cumplir una condición u obligación prevista en el artículo 4.2, multas de hasta 150.000.000 de pesetas, cuantía que podrá ser incrementada hasta el 10 por 100 del volumen de ventas correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior a la resolución del Tribunal.*

*2. La cuantía de las sanciones se fijará atendiendo a la importancia de la infracción, para lo cual se tendrá en cuenta:*

- a) La modalidad y alcance de la restricción de la competencia.*
- b) La dimensión del mercado afectado.*
- c) La cuota de mercado de la empresa correspondiente.*
- d) El efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores y usuarios.*
- e) La duración de la restricción de la competencia.*
- f) La reiteración en la realización de las conductas prohibidas.”*

El Tribunal ha reiterado en numerosas ocasiones que el acuerdo de fijación directa de los precios constituye una de las prácticas más graves de cuantas prohíbe la LDC. Los cuatro conductas reseñadas en el apartado anterior consisten en la fijación de precios para diversos tipos

de operaciones de transporte por carretera y, por tanto, se encuentran entre las infracciones más graves en materia de Derecho de competencia. Además de ello, las conductas que dan lugar a las imputaciones Primero a), b) y c) del Servicio llevan anejas la fijación de otras condiciones comerciales, que constituyen también infracciones graves en materia de competencia.

Según los datos que obran en la página 317 del expediente del Tribunal, la zona portuaria objeto del expediente experimenta un movimiento de aproximadamente 180.000 camiones al año, o de 6.000.000 Tm., debidas a las operaciones de importación, y de 55.000 camiones al año, o de 2.000.000 Tm., debidas a las operaciones de exportación. El movimiento total del puerto es, siempre según esas cifras que proceden el Gobierno Vasco, de 235.000 camiones al año (de los que el SINTRABI incide sobre aproximadamente el 80%), o de 8.000.000 Tm si sobre estas cifras se aplican los valores medios de las distintas tarifas pactadas por los distintos conceptos objeto del expediente se obtiene una cifra de movimiento del orden de los 20.000 millones de pesetas, cifra que el Tribunal considera se aproxima suficientemente a la dimensión del mercado afectado a efectos del art. 10.2.b. LDC.

La cuota de mercado de las empresas que han intervenido en los distintos pactos no ha sido objeto de adecuada investigación por el Servicio. En consecuencia, el Tribunal no ha podido graduar las multas de las empresas infractoras conforme a ese criterio y ha optado por imponer unas multas en consonancia con lo que correspondería a unas empresas cuya cuota de mercado fuese modesta. Debe tenerse en cuenta, además, que, como se señala en el FD 9, varias de las empresas inculpadas denunciaron inicialmente los hechos ante el Gobierno Vasco, y sólo tras la inactividad de éste, y en un contexto de enfrentamientos violentos, que aparece ampliamente documentados en el expediente, optaron por adherirse a esos acuerdos anticompetitivos. En ese proceso debe mencionarse la especialísima responsabilidad que corresponde al SINTRABI que ha pilotado la formación de los cuatro acuerdos, publicados bajo sus auspicios, y que ha ejercido la función de policía en cuanto a su cumplimiento. Los citados acuerdos nunca hubieran podido alcanzarse, ni ponerse en práctica, sin esa intervención especial del SINTRABI; el SINTRABI ha incurrido, pues, en una responsabilidad especialísima que debe tenerse en cuenta a la hora de la fijación de la sanción.

Como se ha puesto de relieve en el FD 11, el acuerdo, que ha afectado a una cifra muy elevada de movimientos de camión, no ha podido menos de tener una influencia importante en el problema de falta de

competitividad que, según la Autoridad Portuaria, afecta seriamente al puerto de Bilbao/Bermeo: falta de competitividad que se produce a pesar de los importantes esfuerzos inversores que ha realizado el Gobierno Vasco (FD 10).

En cuanto a la duración de las conductas anticompetitivas, debe mencionarse que existen en el expediente alegaciones de que los primeros acuerdos a los que aluden las dos publicaciones mencionadas en el HP 1 se remontan a 1994.

Por todas esas razones el Tribunal ha decidido:

- a) imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI), de 500.000 pesetas (3.005 €) a la ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES Y ESTIBADORES DEL PUERTO DE BILBAO y de 200.000 pesetas (1.202 €) a cada una de las empresas siguientes: URKIOLABI S.L.; COTRANCON SDAD. COOP. LTDA.; TUCABI S.L.; BIDETRANS S.L.; UMBE-94 S.A.L.; CECOTRANSBIZ SDAD. COOP. LTDA.; TRANSPORTES ASTRA SDAD. COOP. LTDA.; VINATRANS BIZKAIA S.L.; C.B. BILBAO S.L.; SATRAN S.L.; KIRRU S.L.; TRANSMETA S.L.; EUSKALTRANS S.L. y ANGEL ALONSO MATESANZ por la primera infracción (Primero a)) imputada por el Servicio.
- b) imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) y de 200.000 pesetas (1.202 €) a cada una de las empresas siguientes: ACHA; ANSITRANS; ARGATXA; ARKULANDA; ASDRÚBAL; ASTRA; BASEGAR; BIDETRANS; BURUTRA; CARCEDO; CASAL; C.B. BILBAO S.L.; CECOTRANS-BIZ; CHUS; GURTUBAY; MENCHACA; TRANSMETA; URBI; URKIOLABI; URRUTIA; VASCONIA; VINATRANS y VIZ-ASUA por la segunda infracción (Primero b)) imputada por el Servicio.
- c) imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) y de 200.000 pesetas (1.202 €) a cada una de las empresas siguientes: TRANSVOL SDAD. COOP.; TRANSPORTES GONZALEZ EUROTRANS; TRANSPORTES MONTALBÁN; TRANSPORTES FOLGADO Y NIETO; TRANSPORTES MENCHACA; TRANSPORTES J.R. BILBAO; NAVIERA PENINSULAR; TRANSPORTES CHUS; TRANSOGIR; AGIRRE; RECALDE y al

SINTRABI por la tercera infracción imputada (Primero c)) imputada por el Servicio.

- d) imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) por la cuarta infracción (Primero d)) imputada por el Servicio.

Finalmente, el Tribunal considera que, por razones de ejemplaridad y para evitar confusión en estos aspectos, hay que dar a la presente Resolución una amplia difusión. Así pues, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.5 de la LDC, el Tribunal ordena la publicación de la parte dispositiva de esta Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en las páginas de economía de dos diarios de ámbito nacional a costa del Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI).

**VISTOS** los preceptos legales y los demás de aplicación este Tribunal

### **HA RESUELTO**

1. a) Declarar la existencia de una práctica restrictiva de la competencia, incurso en el artículo 1 LDC, consistente en la fijación de precios y condiciones comerciales tal como se describe en la primera infracción (Primera a)) imputada por el Servicio. De esta práctica son responsables: el Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI); la ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES Y ESTIBADORES DEL PUERTO DE BILBAO; URKIOLABI S.L.; COTRANCON SDAD. COOP. LTDA.; TUCABI S.L.; BIDETRANS S.L.; UMBE-94 S.A.L.; CECOTRANSBIZ SDAD. COOP. LTDA.; TRANSPORTES ASTRA SDAD. COOP. LTDA.; VINATRANS BIZKAIA S.L.; C.B. BILBAO S.L.; SATRAN S.L.; KIRRU S.L.; TRANSMETA S.L.; EUSKALTRANS S.L. y ANGEL ALONSO MATESANZ.
- b) Declarar la existencia de una práctica restrictiva de la competencia, incurso en el artículo 1 LDC, consistente en la fijación de precios y condiciones comerciales tal como se describe en la segunda infracción (Primera b)) imputada por el Servicio. De esta práctica son responsables: el Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI); ACHA; ANSITRANS; ARGATXA; ARKULANDA; ASDRÚBAL; ASTRA; BASEGAR; BIDETRANS; BURUTRA; CARCEDO; CASAL; C.B. BILBAO S.L.; CECOTRANS-

BIZ; CHUS; GURTUBAY; MENCHACA; TRANSMETA; URBI; URKIOLABI; URRUTIA; VASCONIA; VINATRANS y VIZ-ASUA.

- c) Declarar la existencia de una práctica restrictiva de la competencia, incurso en el artículo 1 LDC, consistente en la fijación de precios y condiciones comerciales tal como se describe en la tercera infracción (Primera c)) imputada por el Servicio. De esta práctica son responsables: el Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI); TRANSVOL SDAD. COOP.; TRANSPORTES GONZALEZ EUROTRANS; TRANSPORTES MONTALBÁN; TRANSPORTES FOLGADO Y NIETO; TRANSPORTES MENCHACA; TRANSPORTES J.R. BILBAO; NAVIERA PENINSULAR; TRANSPORTES CHUS; TRANSOGIR; AGIRRE; y RECALDE.
  - d) Declarar la existencia de una práctica restrictiva de la competencia, incurso en el artículo 1 LDC, consistente en la fijación de precios y condiciones comerciales tal como se describe en la cuarta infracción (Primera d)) imputada por el Servicio. De esta práctica es responsable el Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI).
2. Intimar para que cesen esas prácticas y en lo sucesivo se abstengan de realizarlas.
3. a) Imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI), de 500.000 pesetas (300.506 €) a la ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES Y ESTIBADORES DEL PUERTO DE BILBAO y de 200.000 pesetas (1.202 €) a las empresas siguientes: URKIOLABI S.L.; COTRANSCON SDAD. COOP. LTDA.; TUCABI S.L.; BIDETRANS S.L.; UMBE-94 S.A.L.; CECOTRANSBIZ SDAD. COOP. LTDA.; TRANSPORTES ASTRA SDAD. COOP. LTDA.; VINATRANS BIZKAIA S.L.; C.B. BILBAO S.L.; SATRAN S.L.; KIRRU S.L.; TRANSMETA S.L.; EUSKALTRANS S.L. y ANGEL ALONSO MATESANZ, por la primera infracción (Primero a)) imputada por el Servicio.
- b) Imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) y de 200.000 pesetas (1.202 €) a cada una de las empresas siguientes: ACHA; ANSITRANS; ARGATXA; ARKULANDA; ASDRÚBAL; ASTRA; BASEGAR; BIDETRANS; BURUTRA; CARCEDO; CASAL; C.B. BILBAO S.L.; CECOTRANS-BIZ; CHUS; GURTUBAY;

MENCHACA; TRANSMETA; URBI; URKIOLABI; URRUTIA; VASCONIA; VINATRANS y VIZ-ASUA, por la segunda infracción (Primero b)) imputada por el Servicio.

- c) Imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) y de 200.000 pesetas (1.202 €) a cada una de las empresas siguientes: TRANSVOL SDAD. COOP.; TRANSPORTES GONZALEZ EUROTRANS; TRANSPORTES MONTALBÁN; TRANSPORTES FOLGADO Y NIETO; TRANSPORTES MENCHACA; TRANSPORTES J.R. BILBAO; NAVIERA PENINSULAR; TRANSPORTES CHUS; TRANSOGIR; AGIRRE y RECALDE, por la tercera infracción imputada (Primero c)) imputada por el Servicio.
  - d) Imponer una multa de 50 millones de pesetas (300.506 €) al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) por la cuarta infracción (Primero d)) imputada por el Servicio.
4. Ordenar al Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (SINTRABI) la publicación, a su costa y en el plazo de dos meses a contar desde la notificación de esta Resolución, de la parte dispositiva de esta Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la sección de economía de dos diarios de ámbito nacional que se publiquen respectivamente en Madrid y Bilbao. El incumplimiento de esta sanción acarreará una multa de 50.000 pesetas (300,51 €) diarias.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia, a Transportes Uribe S.A., con oficina en Barroeta Aldamar nº 6 - 4º (48001 BILBAO), y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.

## **DILIGENCIA**

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Providencia de 14 de enero de 2002, de corrección de errores aritméticos de esta Resolución, consistente en que en el apartado Tercero a) de su parte dispositiva se impone a la Asociación de Consignatarios de Buques y Empresas Estibadoras del Puerto de Bilbao la multa de 500.000 pesetas (300.506 euros), siendo así que la cifra en euros debe ser la de 3.005 euros.

Madrid, 14 de enero de 2002

**EL SECRETARIO**

Fdo.: Antonio Fernández Fábrega