

RESOLUCIÓN (Expte. 452/99, Taxis Barcelona)

Pleno

Excmos. Sres.:

Petitbò Juan, Presidente
Huerta Trolèz, Vicepresidente
Hernández Delgado, Vocal
Castañeda Boniche, Vocal
Comenge Puig, Vocal
Martínez Arévalo, Vocal
Franch Menéu, Vocal
Muriel Alonso, Vocal

En Madrid, a 29 de marzo de 2000.

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, el Tribunal), con la composición arriba expresada y siendo Ponente el Vocal D. José Hernández Delgado, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente 452/99 (1695/97 y 1697/97 acumulado del Servicio de Defensa de la Competencia, en adelante, el Servicio), iniciado por denuncias de la Asociación Empresarial del Taxi (en adelante, AET) y Fomento del Trabajo Nacional contra el Institut Metropolità del Taxi (en adelante, IMET) y la Entitat del Transport de Barcelona (en adelante, ETB) por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC) consistentes en la firma de un Acuerdo con distintas Asociaciones y Sindicatos del sector del taxi en Barcelona por el que deciden, entre otros aspectos, contingentar en un 5% las licencias de taxi que puedan ser utilizadas para trabajo a doble turno, de la totalidad de licencias existentes en el sector en cada momento.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 26 de septiembre de 1997 la AET formuló denuncia contra el IMET y la ETB por la firma de un Acuerdo con distintas Asociaciones y Sindicatos del sector del taxi en Barcelona por el que deciden, entre otros aspectos, contingentar en un 5% las licencias de taxi que puedan ser utilizadas para trabajo a doble turno, de la totalidad de licencias existentes en el sector en cada momento.
2. Con fecha 29 de septiembre de 1997 Fomento del Trabajo Nacional presentó escrito de denuncia contra el IMET y la ETB por las mismas prácticas que las

contenidas en la denuncia anteriormente citada.

3. A la vista de la información reservada practicada, con fecha 6 de mayo de 1998, por Providencia del Director General de Política Económica y Defensa de la Competencia y ante la conexión directa existente entre ambas denuncias, se acordó proceder a la acumulación de las mismas así como su admisión a trámite y la incoación del correspondiente expediente.
4. En diversos escritos la AET solicitó la adopción de medidas cautelares, que fueron denegadas por el Servicio por Acuerdo de 6 de mayo de 1998. Dicho acuerdo fue recurrido ante el Tribunal que desestimó el recurso por Resolución de 2 de octubre de 1998 (Expte. r 318/98, Taxis Barcelona).
5. Los hechos acreditados y que se consideraron constitutivos de infracción de la LDC se recogieron en un Pliego de Concreción de Hechos que se formalizó con fecha 2 de octubre de 1998.

En él se dice que: *"el Acuerdo suscrito el 27 de junio de 1997 entre el IMET, STAB, G.U.T., STATC, D. Carles Brillas Quiles y D. Joaquín Cosculluela Castellón por el que se establece la contingentación de 5% de las licencias de taxi que trabajan a doble turno en el momento de firmarse, es un acuerdo restrictivo de la competencia que podría constituir una infracción del art. 1.1.a) y 1.1.d) de la LDC al no contar con el amparo legal del artículo 2 de la citada Ley."*

6. Con fecha 27 de octubre de 1998 la AET presentó escrito de alegaciones en el que manifestaba su acuerdo con el Pliego de Concreción de Hechos formulado por el Servicio, pero solicitaba que se ampliara dicho Pliego al hecho de que el IMET prohíba la contratación de personal asalariado por parte de titulares, personas jurídicas, de una o más licencias de taxis.

El Servicio, por Acuerdo de 26 de noviembre de 1998 sobreseyó parcialmente por lo que se refiere a la ampliación de los cargos del Pliego de Concreción de Hechos a la negativa del IMET a tramitar el alta de conductores, por considerar que se trataba de actos administrativos realizados en el ámbito de sus competencias.

Con fecha 27 de octubre de 1998 el Gremio Unión de Taxistas presentó escrito realizando diversas alegaciones y proponiendo diversos medios de prueba.

7. Declaradas concluidas las actuaciones, la Instructora procedió a redactar el Informe previsto en el art. 37.3 LDC. En dicho Informe, de fecha 25 de enero de 1999, se propone al Tribunal, entre otros pronunciamientos, que *"declare la*

existencia de una práctica prohibida por el art. 1.1.a) y 1.1.d) consistente en la firma del Acuerdo de 27 de junio de 1995 en el que se establece la contingentación de un 5% de las licencias de autotaxi que trabajan a doble turno, en la Conurbación de Barcelona, existentes en el momento de la entrada en vigor de la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento Metropolitano del Taxi, aprobada por el Consejo Metropolitano del Transporte el 1 de febrero de 1996.

Dicha práctica es imputable al Instituto Metropolitano del Taxi como promotor del Acuerdo citado y a: D. Blas Alascio Ruíz y D. José Novoa Mazaira, representantes del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel Salcedo, representantes del Sindicato de Taxistas Autónomos de Cataluña (STATC), D. Dionisio Gracia Fajardo representante del Sindicato de Trabajadores Autónomos de Barcelona (STAB), D. Bernardo Rodríguez Cancio y D. Francesc Ascensión Montoliú, representantes del Gremio de Unión de Taxistas (GUT) y D. Carles Brillas Quiles y D. Joaquín Cosculluela Castillón a título personal, como suscriptores del mismo."

8. El día 29 de enero de 1999 se remitió el expediente al Tribunal y el 2 de febrero de 1998, el Vocal de éste D. Julio Pascual y Vicente manifestó su intención de abstenerse de intervenir en el mismo por concurrir la causa de los arts. 28.2.a) y c), de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, lo que fue aceptado por el Pleno del Tribunal.
9. Por Auto de fecha 18 de febrero de 1999, el Tribunal resolvió declarar la nulidad de actuaciones y reponer el expediente al momento anterior a la elaboración del Informe previsto en el art. 37.3 LDC, devolviendo el mismo al Servicio para que clarificase los sujetos imputados.
10. En fecha 6 de abril de 1999 el Servicio procedió a redactar nuevo Informe, en el que, entre otros pronunciamientos, propone:
 - "1.) *Que el Tribunal declare la existencia de una práctica prohibida por el art. 1.1.a) y 1.1.d) consistente en la firma del Acuerdo de 27 de junio de 1995 en el que se establece la contingentación de un 5% de las licencias de autotaxi que trabajan a doble turno, en la Conurbación de Barcelona, existentes en el momento de la entrada en vigor de la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento Metropolitano del Taxi, aprobada por el Consejo Metropolitano del Transporte el 1 de febrero de 1996.*

Dicha práctica es imputable al Instituto Metropolitano del Taxi como promotor y firmante del Acuerdo citado, y como suscriptores del mismo al Sindicato del Taxi de Cataluña (STATC), al Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), al Gremio Unión de Taxistas (GUT) y a D. Carles Brillas Quiles y D. Joaquín Coscolluela Castellón a título personal.

- 2.) *Que a efectos de la aplicación del art. 10.3 de la LDC, considere también dicha práctica imputable a D. Blas Alascio Ruíz y D. José Novoa Mazaira, representantes del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel Salcedo, representantes del Sindicato del Taxi de Cataluña (STATC), D. Dionisio Gracia Fajardo representante del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), D. Bernardo Rodríguez Cancio y D. Francesc Ascensión Montoliú, representantes del Gremio de Unión de Taxistas (GUT)."*
11. Recibido el expediente en el Tribunal el 9 de abril de 1999, mediante Providencia de 3 de mayo se acordó, de conformidad con lo establecido en el artículo 39 LDC, admitir a trámite el expediente y, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 40.1 LDC, ponerlo de manifiesto a los interesados para que pudieran solicitar la celebración de vista y proponer las pruebas que estimaran necesarias.
 12. Por Providencia de 23 de junio de 1999 se corrigió el error material detectado en la Providencia de 3 de mayo, concediéndose nuevo plazo para solicitar la celebración de vista y proponer pruebas y se puso en conocimiento de los interesados la solicitud del IMET de declarar la confidencialidad de determinados documentos.
 13. Recibidos los escritos de los interesados, por Auto de 1 de octubre de 1999, el Tribunal decidió sobre la solicitud de confidencialidad y las pruebas propuestas, así como realizar el trámite de conclusiones, dándose nuevo plazo de proposición de prueba en relación con los folios cuya confidencialidad se había levantado.
 14. No habiéndose recibido escritos en relación con el trámite anterior, por Providencia de 29 de noviembre de 1999 el Tribunal puso de manifiesto a los interesados el resultado de las diligencias de prueba a fin de que efectuasen alegaciones.
 15. Mediante Providencia de 10 de enero de 2000 el Tribunal, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 41.1 LDC, puso de manifiesto el expediente a los

interesados para que formularsen conclusiones.

16. En sus respectivos escritos de conclusiones:

a) La AET reitera que los hechos han sido totalmente acreditados y que incurren en una conducta prohibida por la LDC, no hallándose al amparo del art. 2.1 LDC.

b) El IMET, D. Blas Alascio Ruíz y D. José Novoa Mazaire alegan, en esencia, que:

1.- El IMET no es, ni actúa como, operador económico en el sentido del art. 1 LDC, por lo que este ordenamiento les resulta inaplicable.

2.- El IMET tiene atribuida, por las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, la competencia para contingentar las licencias de autotaxis y puede por ello limitar la concesión de aquéllas que trabajen a doble turno.

3.- La conducta denunciada no es un "acuerdo que tenga por objeto o efecto restringir la competencia" en el sentido del art. 1 LDC.

4.- Ha quedado plenamente acreditado durante el presente procedimiento que la conducta enjuiciada no tiene ni por objeto ni por efecto contingentar las licencias de doble turno "ya existentes".

c) D. Carlos Brillas Quílez y D. Joaquín Cosculluela Castellón alegan, en esencia, que:

1.- El acuerdo de 27 de junio de 1997 restringe la libre competencia y que por ello debe ser declarado nulo y dejarse sin efecto.

2.- Carecen de total responsabilidad, no procediendo que sean sancionados, porque firmaron el acuerdo inducidos, forzados y coaccionados por la Administración, además de con el convencimiento de que, si la misma imponía dicho acuerdo, el mismo era legal.

3.- El acuerdo no tiene carácter obligatorio para terceros no firmantes.

- d) Los demás interesados no evacuaron el trámite.
17. El Pleno del Tribunal deliberó y falló este expediente en su sesión del día 7 de marzo de 2000, encargando al Vocal Ponente la redacción de la presente Resolución.
18. Son interesados:
- Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.).
 - Sindicato del Taxi de Cataluña (S.T.A.C.).
 - Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (S.T.A.B.).
 - D. Joaquín Cosculluela Castellón.
 - D. Carlos Brillas Quílez.
 - Instituto Metropolitano del Taxi (I.M.E.T.).
 - Asociación Empresarial del Taxi (A.E.T.).
 - Fomento del Trabajo Nacional.
 - D. Blas Alascio Ruíz.
 - D. José Novoa Mazaire.

HECHOS PROBADOS

El Tribunal considera probados los siguientes hechos:

1. Con fecha 27 de junio de 1997 D. Blas Alascio Ruíz y D. José Novoa Mazaire, en representación del IMET, D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), D. Bernardo Rodríguez Cancio y D. Francesc Asunción Montoliu, representantes del Gremio de Unión de Taxistas (GUT), D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel Salcedo, representantes del Sindicato del Taxi de Cataluña (STAC) y D. Carlos Brillas Quílez y D. Joaquín Cosculluela Castellón, a título personal -pues carecían de poder de representación de la AET-, suscribieron el siguiente acuerdo:

"Primero.- Contingentar, como objetivo óptimo, el número de licencias que puedan trabajar a doble turno en un 5% de la totalidad de las licencias existentes en el sector en cada momento. Si a la firma de este acuerdo se comprobara que el número de licencias existentes a doble turno fuera superior al 5%, se adoptarán las medidas necesarias para acercarse a la contingentación óptima, sin que ello signifique, en ningún momento, el despido de asalariados existentes en el sector.

Segundo.- Respecto del modelo de contrato de publicidad entre el Institut

Metropolità del Taxi y los Taxistas, para una mayor clarificaci3n y compresi3n de su contenido por parte de todo el colectivo, se modifica en el siguiente sentido:

- a) *El punto primero apartado b) queda redactado de la siguiente forma: Destinará los ingresos íntegros derivados de la publicidad a la amortizaci3n de licencias.*
- b) *En el punto cuarto del mismo se elimina la palabra unanimidad.*

Tercero.- Mensualmente, el Institut Metropolità del Taxi dar3 cuenta a la Taula T3cnica del Taxi de los ingresos y gastos del Plan de Viabilidad destinados a la amortizaci3n de licencias, con el fin de garantizar la absoluta transparencia del proceso.

Cuarto.- Se tomar3n las medidas oportunas para que el n3mero de carnets que se autoricen cada a3o permita cubrir, tanto la oferta de licencias como el cupo a que se refiere el punto primero de los presentes acuerdos.

Quinto.- Se establecer3n las medidas oportunas para determinar la aportaci3n de los profesionales del sector tanto en cuantía como en periodicidad, a fin y efecto de que la amortizaci3n de licencias se realice a un mayor ritmo." (folio 4 del expediente del Servicio).

- 2. El IMET es un organismo aut3nomo de car3cter administrativo, con personalidad jur3dica propia, creado por la ETB y que tiene entre sus objetivos el de ordenar y gestionar los servicios metropolitanos de transporte de viajeros en veh3culos con capacidad m3xima de cinco plazas en la Conurbaci3n de Barcelona (que incluye 27 municipios).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

- 1. Es objeto de este expediente el Acuerdo firmado el 27 de junio de 1997 por el IMET, determinados sindicatos y asociaciones de taxistas de Barcelona, as3 como dos personas que firmaron en nombre de la AET, pero que carec3an de poder para representarla, en el que se establece contingentar, como objetivo 3ptimo, el n3mero de licencias que pueden trabajar a doble turno en un 5% de la totalidad de las licencias existentes en el sector en cada momento.

Hay que destacar que la propuesta realizada en el Informe del Servicio existe un error material al referirse al Acuerdo de "27 de junio de 1995" cuando realmente a lo largo de todo el informe se habla correctamente del Acuerdo de

27 de junio de 1997. La firma de dicho Acuerdo es, además, reconocida por las partes en el expediente, por lo que la cuestión que se plantea es esencialmente la valoración jurídica del mismo.

2. El art. 1.1 LDC prohíbe todo acuerdo que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del territorio nacional.

De la simple lectura del acuerdo examinado en el presente expediente se deduce que pretende limitar la iniciativa de los operadores económicos titulares de licencias de autotaxi, reduciendo la posibilidad de que puedan explotar sus vehículos a doble turno (es decir, mediante dos conductores), por lo que tiene claramente por objeto restringir la competencia en el mercado reduciendo el tiempo durante el que los autotaxis pueden prestar servicio, con el consiguiente perjuicio para los usuarios que tendrán más dificultades para realizar sus viajes en dicho medio de transporte al disponer de una menor oferta real del mismo (número total de horas de servicio de autotaxi ofertadas), lo que en la práctica afectaría particularmente a los horarios nocturnos y de fines de semana.

3. En sus escritos el IMET ha alegado que: a) no ha actuado como operador económico en el sentido del art. 1 LDC, por lo que el ordenamiento jurídico le resulta inaplicable; b) el IMET tiene atribuida, por las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, la competencia para contingentar las licencias de autotaxis y puede por ello limitar la concesión de aquéllas que trabajan a doble turno; c) la conducta denunciada no es un "acuerdo que tenga por objeto o efecto restringir la competencia" en el sentido del art. 1 LDC y d) ha quedado plenamente acreditado durante el presente procedimiento que la conducta enjuiciada no tiene ni por objeto ni por efecto contingentar las licencias de doble turno "ya existentes".
4. En relación con la primera de las alegaciones realizadas por el IMET (que no ha actuado como operador económico en el sentido del art. 1 LDC, por lo que este ordenamiento jurídico no le es aplicable), hay que tener en cuenta que el art. 1 LDC, a diferencia de la anterior Ley 110/1963 -que en su art. 4.1 excluía expresamente de su ámbito de aplicación a la actividad administrativa y exigía que el sujeto de la infracción fuera una empresa- y del art. 81.1 (antes art. 85.1) del Tratado de la Unión Europea que se refiere a los "acuerdos entre empresas" -aunque en la doctrina comunitaria se realiza una interpretación extensiva, entendiendo por empresa cualquier "unidad económica", es decir, cualquier tipo de organización que realice actividad económica independientemente de su estatuto jurídico y forma de financiación- no establece expresamente el sujeto o sujetos de los acuerdos colusorios

prohibidos, planteándose la cuestión de si las Administraciones Públicas pueden incluirse entre ellos y en qué condiciones.

El debate en relación con el hecho de si las Administraciones Públicas pueden ser sujetos de las prohibiciones establecidas en el art. 1 LDC ha quedado definitivamente resuelto con una respuesta indudablemente afirmativa, especialmente tras la publicación del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal, financiero y de fomento y liberalización de la actividad económica, que modifica el art. 2 LDC señalando que las prohibiciones del art. 1 no se aplicarán a los acuerdos que resulten de la aplicación de una Ley o de las disposiciones reglamentarias que se dicten en aplicación de una Ley y que *"por el contrario, serán de aplicación a las situaciones de restricción de competencia que se deriven del ejercicio de otras potestades administrativas o sean causadas por la actuación de las Administraciones Públicas, los entes públicos o las empresas públicas sin dicho amparo legal"*.

En el caso que nos ocupa, el acuerdo objeto del expediente en el que IMET participa no ha tenido naturaleza administrativa y, desde luego, no ha sido un "acto administrativo" ajeno al tráfico mercantil revisable por la jurisdicción contencioso-administrativa. Por tanto, en relación con la firma de este acuerdo, el IMET puede ser considerado un operador sometido a la LDC.

5. El IMET también ha alegado que tiene atribuidas competencias para contingentar las licencias de autotaxis, por lo que puede limitar la concesión de aquéllas que trabajan a doble turno.

En relación con este extremo hay que tener en cuenta que, en efecto, el IMET tiene competencias para contingentar las licencias de autotaxis en el momento de su concesión y puede limitar la concesión de aquéllas que trabajan a doble turno, en cuyo caso contaría con el amparo legal del art. 2 LDC. Por el contrario, no existe ninguna normativa que habilite a dicho Organismo a contingentar las licencias de autotaxis que trabajen a doble turno entre las existentes en un momento determinado.

Por otra parte, la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento de Autotaxi, que suspende la aplicación del art. 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi, de 12 de marzo de 1981, en el sentido de prohibir la contratación de más personas que las que tengan una relación contractual laboral con los titulares de las licencias de autotaxi en el momento de la aprobación de esta medida es una disposición que difiere claramente del acuerdo objeto del expediente (*"Contingentar, como objetivo óptimo, el número de licencias que pueden trabajar a doble turno en un 5% de la totalidad de las licencias existentes en*

el sector en cada momento").

Por tanto, el acuerdo examinado carece del amparo legal del art. 2 LDC.

6. Por lo que se refiere a las dos últimas alegaciones del IMET (que el acuerdo no tenía por objeto o efecto restringir la competencia y que, además, ha quedado acreditado que no podía tenerlo sobre las licencias ya concedidas puesto que el número de licencias a doble turno en ese momento era el 3,7% del total), es de señalar que un acuerdo como el examinado, destinado a limitar la oferta de un servicio, por su propio contenido tiene claramente por objeto restringir la competencia, por lo que infringe el art. 1 LDC, independientemente de los motivos y finalidades pretendidas para llegar al mismo y de que no haya tenido efecto al no haberse llevado a la práctica, como aparentemente ha ocurrido, aspectos que se tendrán en cuenta, una vez declarada la ilicitud, para decidir sobre la sanción de la conducta infractora.
7. D. Carles Brillas Quílez y D. Joaquín Cosculluela Castellón han alegado que carecen de responsabilidad porque firmaron inducidos por la Administración, además de con el convencimiento de que si la misma imponía dicho acuerdo sería legal.

El principio de protección de confianza legítima, procedente de la doctrina alemana, que en repetidas ocasiones ha tenido en cuenta la jurisprudencia comunitaria (Sentencias Tomadini de 16 de mayo de 1979, Unifrex de 12 de abril de 1984 y Hauptzollamt Hamburg-Jonas/P. Krücken de 26 de abril de 1988, entre otras) y que también han recogido diversas Sentencias del Tribunal Supremo español (por ejemplo, las de 28 de febrero y 7 de marzo de 1989 y 1 de febrero de 1990), "ha de ser aplicado, no tan sólo cuando se produzca cualquier tipo de convicción psicológica en el particular beneficiado, sino más bien cuando se basa en signos externos producidos por la Administración lo suficientemente concluyentes para que le induzcan razonablemente a confiar en la legalidad de la actuación administrativa, unido a que, dada la ponderación de los intereses en juego -interés individual e interés general-, la revocación o la dejación sin efectos del acto, hace crecer en el patrimonio del beneficiado que confió razonablemente en dicha situación administrativa, unos perjuicios que no tiene por qué soportar derivados de unos gastos o inversiones que sólo pueden serle restituidos con graves perjuicios para su patrimonio, al no ser todos ellos de simple naturaleza económica" (Sentencia de 1 de febrero de 1990).

En el supuesto examinado, el hecho de que el IMET haya promovido y firmado el acuerdo no puede ser considerado un signo externo producido por la Administración lo suficientemente concluyente para que haya realmente

inducido al resto de los firmantes a confiar en su legalidad, especialmente en el caso, no de personas físicas, sino de asociaciones profesionales con medios suficientes para poder disponer de un adecuado asesoramiento jurídico y máxime, como ocurrió en este acuerdo, cuando una de las asociaciones convocadas a la firma se negó a participar.

8. El art. 10 LDC, en relación con el 46.2.d) de la misma, faculta al Tribunal para imponer multa a los agentes económicos que deliberadamente o por negligencia infrinjan lo dispuesto, entre otros preceptos, en el art. 1 LDC. Para determinar la cuantía de la sanción hay que tener en cuenta, por una parte, que en el artículo 10.1 se establece el límite máximo de la capacidad sancionadora del Tribunal que, por lo que respecta a las personas jurídicas u operadores económicos que no tienen cifras de negocios, asciende a 150 millones de pesetas; y, por otra, que en el número 2 del citado artículo se establecen los criterios a tener en cuenta para la determinación de la multa, sujeta lógicamente al límite anterior.

Teniendo en cuenta dichos criterios, en especial la modalidad y alcance de la práctica infractora que se ha acreditado en este expediente (el acuerdo de contingentar, como objetivo óptimo, el número de licencias de autotaxi que pueden trabajar a doble turno), que el mercado potencialmente afectado es el del servicio de autotaxi en la conurbación de Barcelona y que no ha tenido efectos sobre el mercado, se estima adecuado fijar las siguientes multas:

- Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) 2 millones de pesetas
- Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.) 400.000 pesetas
- Sindicato del Taxi de Cataluña (S.T.A.C.) 400.000 pesetas
- Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (S.T.A.B.)..400.000 pesetas

El Tribunal considera que, por razones de ejemplaridad, 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, a costa de las entidades multadas, de la parte dispositiva de esta Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la sección de economía de dos diarios de información general de difusión en Barcelona.

9. Por lo que se refiere a la aplicación del art. 10.3 LDC solicitada por el Servicio, el Tribunal entiende que no ha lugar puesto que no ha quedado acreditado en el expediente protagonismo especial de los representantes legales de las entidades firmantes del acuerdo que hagan conveniente la aplicación de dicho artículo, por lo que no se les impone multa.

VISTOS los preceptos citados y los demás de aplicación, este Tribunal

HA RESUELTO

Primero. Declarar que en el presente expediente se ha acreditado la realización de una práctica prohibida por el apartado 1.1 de la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia, consistente en la firma del Acuerdo de 27 de junio de 1997 en el que se establece contingentar, como objetivo óptimo, el número de licencias que puedan trabajar a doble turno en un 5% de la totalidad de las licencias existentes en el sector en cada momento.

Dicha práctica es imputable al Instituto Metropolitano del Taxi como promotor y firmante del Acuerdo citado y, como suscriptores del mismo, al Sindicato del Taxi de Cataluña (STATC), al Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), al Gremio Unión de Taxistas (GUT) y a D. Carles Brillas Quiles y D. Joaquín Cosculluela Castellón a título personal.

Segundo. Intimar a los autores de la práctica declarada prohibida, para que cesen en la realización de la misma y para que en lo sucesivo se abstengan de adoptar acuerdos semejantes al anterior.

Tercero. Imponer las siguientes multas:

- Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) 2 millones de pesetas
- Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.) 400.000 pesetas
- Sindicato del Taxi de Cataluña (S.T.A.C.) 400.000 pesetas
- Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (S.T.A.B.)
.....400.000 pesetas

Cuarto. Ordenar la publicación, en el plazo de dos meses, de la parte dispositiva de esta Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la sección de economía de dos diarios de información general de difusión en Barcelona, a costa de las instituciones multadas.

Quinto. La justificación de lo ordenado en esta Resolución deberá hacerse ante el Servicio de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber a éstos que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses a contar de su notificación.