



RESOLUCIÓN S/04/2013, UNIÓN DEL TAXI DEL ALJARAFE

Consejo:

Ana Isabel Moreno Muela, Presidenta.

Miguel Ángel Luque Mateo, Vocal Primero.

Isabel Muñoz Durán, Vocal Segunda.

En Sevilla, a 14 de mayo de 2013

El Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía en su sesión celebrada el día 14 de mayo de 2013, con la composición expresada, y siendo ponente Ana Isabel Moreno Muela, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente sancionador ES-11/2011, UNIÓN DEL TAXI DEL ALJARAFE, incoado por el Departamento de Investigación de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía (en adelante, ADCA) a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe, por una supuesta infracción del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), consistente en la decisión de limitar a sus asociados de forma no justificada la posibilidad de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 19 de diciembre de 2010 tuvo entrada en el Registro de la ADCA, escrito por el que Sr./Sra. XXX (en adelante, el denunciante) denunciaba a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe (en adelante, UTA), por posible conducta colusoria recogida en el artículo 1 de la LDC, al establecerle la prohibición de no poder prestar sus servicios al margen de la UTA, imponiéndole, por tanto, exclusividad en la explotación de su licencia de auto taxi.

2. Con fecha 14 de febrero de 2011, se remitió a la Comisión Nacional de la Competencia (en adelante, CNC) nota sucinta y propuesta de asignación, en cumplimiento de lo establecido en 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 (en adelante, Ley 1/2002) indicando que las prácticas denunciadas no afectaban a un ámbito superior al de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Con fecha 24 de febrero de 2011 se recibe contestación por la Dirección de Investigación de la CNC reconociendo la competencia de la ADCA para instruir y resolver el asunto, al entenderse cumplidos los requisitos establecidos en el artículo 1.3 de la Ley 1/2002.

3. Con fecha 14 de septiembre de 2011 el Departamento de Investigación de la ADCA (en adelante, DI) acordó el inicio de una información reservada, con el fin de determinar, con carácter preliminar, la concurrencia de circunstancias que justificasen la incoación de un expediente sancionador.

Se realizaron diversos requerimientos de información que son contestados por parte del denunciante el 20 de septiembre de 2011, y por parte de la UTA, el 23 de septiembre de 2011 y el 7 de octubre de 2011.

4. Con fecha 10 de noviembre de 2011, el DI acordó la incoación de expediente sancionador contra la UTA, a la vista de la existencia de indicios racionales de una posible infracción de los artículos 1 y 2 de la LDC, incorporándose al expediente todo lo actuado en el marco de la información reservada. Dicho acuerdo fue notificado a la UTA y al denunciante.

5. Con fecha 22 de noviembre de 2011, tuvo entrada en la ADCA solicitud de personación de la Dirección de Investigación de la CNC como parte interesada en el procedimiento sancionador, en virtud de lo dispuesto en artículo 5.3 de la Ley 1/2002.

El 28 de noviembre de 2011, el DI acordó la ampliación del acuerdo de incoación, dando por personada como parte interesada en el expediente a la Dirección de Investigación de la CNC, a la vez que se le daba traslado de la totalidad de las actuaciones que con arreglo a la LDC deben ser notificadas a los interesados, incluido el propio acuerdo de incoación del expediente sancionador. El referido acuerdo de ampliación fue notificado a la UTA, al denunciante y a la Dirección de Investigación de la CNC.

6. Realizadas las tareas de instrucción pertinentes, y tras la valoración de los documentos recabados en el expediente, el DI dictó el Pliego de Concreción de Hechos con fecha 20 de agosto de 2012, el cual notificó a los interesados; recibándose alegaciones al mismo por parte de la UTA el 15 de septiembre de 2012.

7. Con fecha 2 de octubre de 2012, conforme a lo previsto en el artículo 33.1 del Reglamento de Defensa de la Competencia (en adelante, RDC), se acordó el cierre de la fase de instrucción del expediente, siéndole notificado el mismo a las partes.



8. El día 10 de octubre de 2012, se dictó Propuesta de Resolución (en adelante, PR), que sería notificada a las partes, y en la que se proponía:

- Que se declare la existencia de una conducta prohibida por el artículo 1.1 de la LDC consistente en la decisión de la UTA de limitar a sus asociados de forma no justificada la posibilidad de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada.
- Que la conducta prohibida se tipifique, en su caso, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como infracción muy grave, del artículo 62.4.a) de la LDC.
- Que se declare responsable de la infracción a la ASOCIACIÓN UNIÓN DEL TAXI DEL ALJARAFE (UTA).
- Que se imponga la sanción prevista en el artículo 63.1.c) de la LDC, teniendo en cuenta los criterios para la determinación de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC y el resto de los aspectos determinantes puestos de manifiesto en la presente Propuesta de resolución.

9. Con fecha 6 de noviembre de 2012, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 50.5 de la LDC y 34.2 del RDC, el DI elevó a este Consejo el correspondiente expediente, junto con la PR.

10. Con fecha 5 de noviembre de 2012 se recibieron en el Consejo las alegaciones de la UTA, presentadas el 26 de octubre de 2012 en el Registro del Servicio Provincial de la Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado.

11. Con fecha 26 de diciembre de 2012, este Consejo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 51.1 de la LDC, acordó la realización de actuaciones complementarias, requiriéndose las cuentas anuales aprobadas por la UTA correspondientes a los cuatro últimos ejercicios, suspendiendo el plazo para resolver el presente expediente.

12. Con fecha 31 de enero de 2013, este Consejo resolvió incorporar al expediente el resultado de las actuaciones complementarias una vez practicadas, así como reanudar el cómputo del plazo máximo para resolver, determinándose el 15 de junio de 2013 como nueva fecha límite para resolver el procedimiento correspondiente.

13. Con fecha 20 de febrero de 2013 tuvo entrada en el registro de la ADCA, fuera de plazo, escrito de alegaciones respecto de las actuaciones complementarias acordadas por este Consejo.

14. Son interesados en este procedimiento sancionador:



- El denunciante.
- Asociación Unión del Taxi del Aljarafe
- La Dirección de Investigación de la CNC

HECHOS PROBADOS

Analizado el expediente administrativo sometido por el DI a la consideración y resolución de este Consejo, cabe señalar que constan en la PR y en la información que obra en el mismo, los siguientes hechos relevantes para su resolución:

1. Las partes que intervienen:

1.1. El denunciante

El presente expediente tiene su origen en la denuncia interpuesta por el Sr./Sra. XXX, que poseía la licencia municipal de auto taxi nº Y del municipio "A" para posteriormente, en julio de 2007, convertirse en la licencia de auto taxi nº Z otorgada por el Área de Prestación Conjunta del Servicio del Taxi del Aljarafe, correspondiendo a la Mancomunidad de Desarrollo y Fomento del Aljarafe las facultades necesarias en orden a su regulación, intervención y desarrollo. De acuerdo con esta habilitación, presta el servicio de auto taxi para el transporte de viajeros, con origen en alguno de los municipios de dicha Área, tanto en servicios urbanos como interurbanos, con taxímetro y acorde a las tarifas oficialmente aprobadas.

1.2. Denunciada

Se trata de la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe, que como señala el art. 1 de sus Estatutos, está constituida en la comarca del Aljarafe como asociación gremial, integrada por los profesionales que ejercen dicha actividad económica, para la representación, defensa, reivindicación y promoción de los intereses profesionales, sociales, culturales y humanos de sus afiliados, de acuerdo con la ley 19/77 de 1 de abril, sobre regulación del derecho de asociación sindical.

Según el art. 2 de los Estatutos (folio 115 y ss.), *"la Asociación UNION DEL TAXI DEL ALJARAFE, se declara como una Asociación libre y democrática, con voluntad unitaria, funcionamiento de base asamblearia (...) sin ánimo lucrativo"*.



Los requisitos para ser miembro de la Asociación son: ser mayor de edad, titular de licencia de auto taxi en la comarca del Aljarafe y satisfacer las cuotas de entrada en la cuantía y forma que establezca la Junta Directiva.

Entre sus fines (art. 3 de los Estatutos), se encuentra la “*representación, gestión, defensa y promoción de los intereses profesionales económicos, sociales y culturales comunes a sus afiliados*”, así como “*facilitar servicios de interés común a los socios afiliados*”.

Los órganos directivos de la Asociación son: el Presidente, la Junta Directiva y la Asamblea General.

El Presidente, designado por la Asamblea entre todos los socios, asume la representación legal de la Asociación y ejecuta los acuerdos adoptados por la Junta Directiva y la Asamblea. La Junta Directiva programa y dirige las actividades sociales y la gestión administrativa y económica de la Asociación y se compone de un Presidente, un Vicepresidente, un Tesorero, un Secretario y tres Vocales, elegidos de entre los socios. Por último, la Asamblea General, integrada por todos los socios, es el órgano supremo de gobierno y representación de la Asociación, cuyos acuerdos obligan a todos sus componentes, incluso a los disidentes o ausentes.

1.3. Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia

Es parte interesada en este procedimiento la Dirección de Investigación de la CNC. La CNC, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19 de la LDC, es una entidad de Derecho público con personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada, actualmente adscrita al Ministerio de Economía y Competitividad. La misma norma establece que la CNC actuará en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines con autonomía orgánica y funcional, plena independencia de las Administraciones Públicas, y sometimiento a esta Ley y al resto del ordenamiento jurídico.

Son órganos de la CNC su Presidente, el Consejo y la Dirección de Investigación, entre otros.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20.c) corresponde a la Dirección de Investigación realizar las funciones de instrucción de expedientes, investigación, estudio y preparación de informes de la CNC.

Por otro lado, la Ley 1/2002 establece en su artículo 5.Tres que, al objeto de procurar la aplicación uniforme de la LDC, el Servicio de Defensa de la Competencia (actualmente, Dirección de Investigación) podrá comparecer, en calidad de interesado en los procedimientos administrativos tramitados por los órganos de defensa de la competencia de las Comunidades Autónomas.



2. Sobre la caracterización del mercado

2.1. Marco normativo

Hay que diferenciar entre el marco normativo aplicable a la UTA y el que regula el servicio de auto taxi en el Área de Prestación Conjunta del Aljarafe.

Con respecto al marco jurídico de la UTA, ésta se encuentra sujeta a nivel estatal a la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación, la cual ha sido modificada en un precepto de naturaleza no orgánica, en concreto, el artículo 32.1 por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre de Mediadas Fiscales, Administrativas y del Orden Social para el 2004.

Esta Ley Orgánica tiene por objeto desarrollar el derecho de asociación reconocido en el artículo 22 de la Constitución, y su marco jurídico es aplicable a la UTA puesto que este tipo de Asociación no está sometido a ningún régimen asociativo específico. En ella se regulan aspectos como la constitución y el funcionamiento de una asociación, así como los derechos y deberes de los asociados.

Entre los preceptos de la Ley considerados como elementos esenciales del derecho de asociación está el que establece el artículo 13.1, que reconoce que las asociaciones se encuentran sometidas al derecho de la competencia, “Las asociaciones deberán realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de sus fines, si bien habrán de atenerse a la legislación específica que regule tales actividades”. Por otro lado, el artículo 15 establece la responsabilidad de las asociaciones inscritas, “1. Las asociaciones inscritas responden de sus obligaciones con todos sus bienes presentes y futuros. 2. Los asociados no responden personalmente de las deudas de la asociación.”.

Con respecto al ámbito autonómico, la UTA no se encuentra sujeta a la Ley 4/2006 de 23 de junio, de Asociaciones de Andalucía, ya que ésta regula los aspectos de organización y funcionamiento de las asociaciones que son competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía de acuerdo con el artículo 13.25 del Estatuto de Autonomía, como son las de carácter docente, cultural, artístico, benéfico-asistencial y similares.

Por otro lado, con respecto al ámbito competencial en materia de transporte terrestre viene regulado por diferentes normas promovidas por las distintas administraciones en función de la competencia que cada una ejerza, ya sea de carácter estatal, autonómica o local.

En este sentido, la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, vino a introducir numerosos cambios en la hasta entonces vigente regulación del transporte terrestre y en la distribución de las competencias de las distintas



administraciones, declarando inconstitucionales diversos preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Dicha Sentencia, estableció la fijación del criterio territorial como factor esencial de delimitación competencial en materia de transportes terrestres; determinando competencias exclusivas en el Estado para el caso de transportes supraautonómicos y exclusivas a nivel autonómico en el caso de los transportes intraautonómicos.

El servicio de transporte en auto taxi, pertenece a la segunda categoría y la competencia normativa corresponde a la Comunidad Autónoma.

A estos efectos, la Comunidad Autónoma de Andalucía desarrolló su competencia normativa en la materia mediante la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, regulando el transporte de viajeros en automóviles de turismo, y determinando que el servicio de auto taxi está sometido a la previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por el Ayuntamiento o, en su caso, por el ente que resulte competente en el supuesto de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta.

Asimismo se establece que mediante Ordenanzas Municipales, se regirá el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias, así como la prestación del servicio en el municipio (artículo 15.2 de la Ley 2/2003).

Seguidamente, el artículo 16 regula el inicio del transporte interurbano, señalando que, *“como regla general, los servicios interurbanos en vehículos de turismo deberán iniciarse en el término municipal del Ayuntamiento que haya expedido la licencia (...). A estos efectos, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.”*

Como excepción a esta “regla general”, el artículo 18 de la citada ley, regula las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, determinando que:

“1. En las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de ellos, la Consejería competente en materia de transportes podrá, con la participación de las Entidades Locales afectadas y en la forma que se determine reglamentariamente, establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta. En ellas los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio urbano o interurbano que se realice íntegramente en su ámbito, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.

2. Las autorizaciones para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta sustituirán a las licencias municipales, teniendo a todos los efectos análoga consideración a éstas (...).”

Por otro lado, mediante Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en



Automóviles de Turismo (en adelante, Reglamento andaluz del taxi), se desarrolla el título II de la citada Ley 2/2003, suponiendo el primer reglamento específico del sector del taxi en Andalucía, y resultando de interés por cuanto aborda temas actuales no regulados anteriormente como la *“Gestión de Servicios del Taxi por entidades del sector”* (artículo 42), o aclarando algunos términos, como los *“servicios concertados previamente”* (artículo 44), aún a pesar de que su entrada en vigor (13 de marzo de 2012) sea posterior al periodo en el que acontecieron los hechos denunciados.

En relación con las competencias municipales, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, dispone que:

“El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

(...)

II) Transporte de viajeros.”

Por tanto los municipios, en el ámbito de la normativa que dicten las Comunidades Autónomas, tendrán competencias sobre el servicio de auto taxi, sin que sea obligatorio para los mismos el ejercicio de éstas.

A este respecto, la Mancomunidad de Desarrollo y Fomento del Aljarafe (en adelante, la Mancomunidad) asumió la gestión del Área Territorial de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi de la comarca del Aljarafe (en adelante APC) autorizada mediante Orden de 4 de octubre de 2006 por la Consejería de Obras Públicas y Transporte (BOJA núm. 205 de 23 de octubre de 2006).

La normativa aplicable a la prestación de servicios de auto taxi en el APC de la Mancomunidad, es la Ordenanza Reguladora del Área de Prestación Conjunta del Taxi en la Mancomunidad de Desarrollo y Fomento del Aljarafe (en adelante, la Ordenanza Reguladora), aprobada inicialmente por el Pleno de la Mancomunidad, en sesión ordinaria celebrada el 20 de diciembre de 2006.

Como señala en su artículo 1.1, el objeto de la Ordenanza Reguladora es la *“regulación con carácter general del servicio de transporte de personas y equipajes en automóviles ligeros, en la Mancomunidad, cuando el recorrido discorra por el Área de Prestación Conjunta”*. Aparte de los aspectos generales, la Ordenanza Reguladora contiene otras cuestiones referentes a las licencias, los vehículos, la prestación del servicio, los requisitos personales para la prestación del servicio y, por último, las infracciones y el régimen sancionador.

2.2. Caracterización del mercado relevante



De acuerdo con lo establecido en el apartado 9 de la Comunicación de la Comisión Europea relativa a la definición del mercado de referencia a los efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (97/C 372/03) *“El mercado de referencia en el marco del cual se examina una cuestión de competencia se determina combinando el mercado de producto y el mercado geográfico”*.

En cuanto a la naturaleza del mercado de producto, debe hacerse referencia a la doctrina establecida por el Tribunal Constitucional, en la que se determina que la prestación del servicio de auto taxi es una actividad económica privada aunque intervenida y reglamentada (FJ 4º de la STC 132/2001, de 8 de junio). Por tanto, cualquier actividad económica privada que presta servicios al ciudadano y sujeta a regulación por los poderes públicos, también esta sometida a la legislación de defensa de la competencia.

En este sentido, el artículo 1.2 de la Ordenanza Reguladora, señala que, *“a todos los efectos, la prestación del transporte objeto de esta Ordenanza, tendrá la concepción de servicio de interés público gestionado mediante iniciativa privada, correspondiendo a la Mancomunidad de Desarrollo y Fomento del Aljarafe las facultades necesarias en orden a su regulación, intervención y desarrollo”*. En consecuencia, no puede considerarse al servicio de auto taxi como un servicio público, lo que supone que no hay titularidad pública de la prestación de esta actividad económica.

Con base en la distinción que se realiza en el informe de la OCDE *“Taxi services: competition and regulation. 2007”*, que señala la existencia de tres mercados diferenciables: los taxi en paradas, los taxi circulando por la calle; y los taxi por solicitud telefónica, nos servimos para determinar la caracterización del mercado de producto que nos ocupa, que sería el del servicio de llamada a la emisora y la localización y envío al particular de un prestador del servicio de auto taxi socio o abonado a la emisora, compaginándose con la realización de otros servicios de taxi.

Este Consejo, ya determinó igualmente en sus Resoluciones de 21 de enero y 9 de julio de 2010, S 01/2010 *“Emisoras de Taxi de Sevilla”* y S 08/2010 *“Emisoras de Taxi de Córdoba”* respectivamente el mercado de producto definido.

Por lo que hace al ámbito geográfico del mercado que se analiza, se considera al igual que determina el DI, que éste debe circunscribirse a los municipios de la comarca del Aljarafe que forman parte del APC, cuya creación se autorizó mediante la citada Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía de 4 de octubre de 2006. En el artículo 1 de la misma se incluía una relación inicial de 28 municipios, a la que posteriormente se añadieron los municipios de Isla Mayor y La Puebla del Río (mediante corrección de errores publicada en BOJA núm. 61 de 27 de marzo de 2007).



El Pleno del Ayuntamiento de Tomares, celebrado el 26 de enero de 2007 autorizó la inclusión del citado municipio en el APC, adhesión que fue posteriormente ratificada por el Pleno de la Mancomunidad con fecha de 18 de enero de 2008.

En total, 31 municipios llegaron a formar parte del APC, con una población de más de 350.000 habitantes y un total de 135 licencias de auto taxi. A continuación se incluye una relación de dichos municipios con el número de habitantes según los datos del Instituto Nacional del Estadística del padrón municipal de habitantes a 1 de enero de 2011.

1	Albaida del Aljarafe	2.971
2	Almensilla	5.786
3	Aznalcázar	4.206
4	Benacazón	6.872
5	Bollullos de la Mitación	9.470
6	Bormujos	19.694
7	Camas	26.292
8	Carrión de los Céspedes	2.521
9	Castilleja de Guzmán	2.880
10	Castilleja del Campo	648
11	Castilleja de la Cuesta	17.442
12	Coria del Río	29.284
13	Espartinas	13.624
14	Gelves	9.401
15	Gines	13.189
16	Huévar	2.710
17	Isla Mayor	5.915
18	Mairena del Aljarafe	42.186
19	Olivares	9.560
20	Palomares del Río	7.519
21	Pilas	13.690
22	La Puebla del Río	12.236
23	Salteras	5.298
24	San Juan de Aznalfarache	21.439
25	Sanlúcar la Mayor	13.137
26	Santiponce	8.366
27	Tomares	23.661
28	Umbrete	8.181
29	Valencina de la Concepción	8.206
30	Villamanrique de la Condesa	4.167
31	Villanueva del Ariscal	6.124
	Total habitantes	356.675

Tal y como informa la Mancomunidad en su escrito de 13 de febrero de 2012 (folio 343) y como se desprende de diversas noticias de prensa incorporadas al expediente (folios 394 a 416), con posterioridad, tres de los municipios más cercanos a la capital, Mairena del Aljarafe, Tomares y Bormujos decidieron abandonar el APC, recuperando



las competencias anteriormente cedidas y asumiendo de nuevo sus Ayuntamientos la regulación del servicio de taxi dentro de los respectivos términos municipales.

Por todo ello, ha de concluirse que el mercado de referencia es el de la prestación de servicios de auto taxi por solicitud telefónica compaginado con otros servicios de auto taxi en los municipios de la comarca del Aljarafe que forman el Área de Prestación Conjunta.

3. Sobre las conductas denunciadas

3.1. Sobre las cláusulas anticompetitivas de la normativa interna de funcionamiento

Se ha verificado la existencia de cláusulas limitativas y de control de la prestación del servicio de auto taxi, así como de fijación de las condiciones comerciales en las que el mismo debe desarrollarse en el APC del Aljarafe por parte de la UTA.

Esta conducta anticompetitiva se pone de manifiesto a través de lo dispuesto en el Reglamento de Régimen Interior de Taxi Radio Aljarafe, aportado por el denunciante en su escrito de 29 de octubre de 2010, (folios 14-16), concretamente en el artículo 16 que dice, *“Se sancionará como falta grave el apoderarse de cualquiera de los clientes de la Unión del Taxi del Aljarafe, hoteles, clubes o firmas comerciales asiduas”*, así como en el Reglamento vigente a partir del 1 de marzo de 2011, aportado por la Asociación, al indicar el artículo 19 (folio 131), que en el Anexo del mismo se contienen las normas de trabajo detalladas y de obligado cumplimiento para todos los socios de la UTA.

Así, en el artículo 20 del Anexo, se especifica lo siguiente:

“Se sancionará con falta grave el apoderarse de cualquier servicio de clientes de radio-taxi, Hoteles, Clubes o Firmas comerciales asiduas, así como cualquier cliente del área de prestación conjunta, sin haber pasado por central”
(folio 136)

Afirmación que vuelve a reiterarse en la enumeración de las faltas y sanciones del procedimiento sancionador (folios 139-142), considerándose:

“Art.-2º faltas MUY GRAVES.

(...)

h) Apoderarse de cualquier servicio del Aljarafe, sin haber pasado por la central.

i) Captar servicios de clientes o no clientes, a través de teléfono móvil.

Art.- 3º Son faltas GRAVES;

(...)

b) Realizar el servicio que la Emisora asignó a otro compañero.



k) Apoderarse de cualquier servicio de clientes de Taxi-radio Aljarafe, Hoteles, clubes o firmas comerciales asiduas.”

El artículo 4 recoge las sanciones a imponer, que se establecen en función de si la falta cometida sea leve, grave o muy grave. En el caso de no abonar las faltas que sean de tipo grave o muy grave, se le cortará el servicio de emisora y comenzará el expediente de expulsión de la asociación.

Con respecto a la duración de los acuerdos limitativos para realizar la prestación del servicio de auto taxi al margen de la emisora, se considera que es desde que se aprueban las citadas normas de trabajo y régimen interior con la creación de la UTA hasta hoy en día, ya que la última actualización de dichas normas aprobada el día 1 de marzo de 2011 mantiene las mismas cláusulas restrictivas ya impuestas anteriormente. Al no disponer de la fecha exacta en que entran en vigor las primeras normas de trabajo y régimen interior aplicadas por la UTA, y que han sido incorporadas a la denuncia interpuesta (folios 14-18), este Consejo ha tenido en cuenta como fecha de inicio de la conducta octubre de 2008, en la que se tiene constancia fehaciente de que la Directiva de Taxi Radio Aljarafe tramita expediente sancionador al denunciante por infracción del artículo 16 de las normas de trabajo y régimen interior, apoderarse de cualquier servicio de clientes de taxi radio aljarafe, hoteles, club o firmas comerciales asiduas, (folio 310).

3.2 Sobre la imposición de sanciones por la infracción de la normativa interna

Como ya se ha mencionado, el incumplimiento de las referidas normas de la Asociación podrá conllevar la aplicación de mecanismos sancionadores a los socios que infrinjan reiteradamente los Estatutos, las normas de trabajo y régimen interior, y los acuerdos de la Asamblea General o de la Junta Directiva.

El artículo 32 de los Estatutos de la UTA, establece que dichas sanciones podrán comprender desde la suspensión de sus derechos durante un mes hasta la separación definitiva de la Asociación, en caso de infracción de los Estatutos; aplicándose las sanciones aprobadas al efecto por la Junta Directiva y ratificadas por la Asamblea General de socios en el caso de incumplimiento del régimen interno y de las normas de trabajo.

Obra en el expediente la siguiente información relacionada con los procedimientos sancionadores incoados por la UTA al denunciante:

- Decisión de 18 de octubre de 2008, de la Directiva de Taxi radio Aljarafe por la que se sanciona al denunciante dejándolo sin servicio de emisora durante 10 días sustituibles por 20 € diarios, por infracción del artículo 16 de las normas de trabajo y régimen interior (apoderarse de cualquier servicio de clientes de taxi radio aljarafe, hoteles, club o firmas comerciales asiduas) con motivo del parte



de incidencias presentado por lo acontecido el 26 de septiembre de 2008, “ya que ocupó un servicio en la parada de Umbrete habiéndolo concertado anteriormente”; así como por incumplimiento del artículo 20 de las citadas normas, “cargó delante de un compañero a menos de 100 m de la parada” (folios 203 y 310-315).

- Acuerdo de 15 de abril de 2010, de la Unión del Taxi del Aljarafe de incoación de procedimiento sancionador contra el denunciante, por infracción de la normativa de régimen interior de trabajo de taxi radio aljarafe (artículo 2), donde los hechos descritos supuestamente acontecidos el 26 de febrero de 2010, eran los siguientes, “estaba ocupando un cliente en la calle (...)”, a la vez que “iba con el sistema apagado y no iba conectado” (folio 328).

- Resolución de 5 de julio de 2010, de la Unión del Taxi del Aljarafe, mediante la que se sanciona al denunciante por incumplimiento del artículo 2 de las normas de trabajo y normativa de régimen interior, relativo a la obligación que se establece para los conductores de mantener el equipo siempre activo, entendiéndose por activo, el taxímetro encendido y luz verde en cuanto el taxi este libre y entre en zona de mantener la emisora de voz en perfecto estado con suficiente volumen (folio 326).

- Resolución de 25 de noviembre de 2010, de la Unión del Taxi del Aljarafe, mediante la que se acuerda la expulsión del denunciante por incumplimiento de los estatutos de la Asociación, exponiéndose en dicha resolución el detalle de los motivos por los que se acuerda su expulsión, y entre los que se cita “estar trabajando sin los logotipos de la emisora taxi-radio aljarafe, y trabajando al margen de dicha entidad, realizando captación de clientes” (folios 330-331).

Por otro lado, en relación a la incoación de procedimientos sancionadores contra otros asociados de la UTA, constan en el expediente diversos Acuerdos con fecha de 30 de marzo de 2011, por los que se sanciona a dichos asociados por incumplimiento de la normativa de régimen interior de taxi radio aljarafe (artículo 29), fundamentándose en todos los casos, en el hecho de no llevar distintivos de taxi-radio aljarafe (folios 224-228).

Así mismo, en relación con este hecho, figura en el expediente escrito de la UTA dirigido a la Mancomunidad de fecha 27 de octubre de 2010, mediante el que se comunica la actual situación en la que se encuentra al APC, y en el que se pone en su conocimiento que desde la UTA, se tomarán medidas contra todo taxi que incumpla las normas de régimen interno, de tal forma que se propondrá la separación y documento (folios 316-317), relativo al plazo y condiciones de salida temporal de la emisora, donde se establece que con efectos desde el 1 de marzo de 2009 al 1 de enero de 2011, los asociados que deseen seguir realizando los servicios “especiales”, como son Coprotaxi, Asistencia en carretera y Aseguradoras (al margen de la



emisora), deberán abonar una cuota mensual de 30 €; y en el caso de no reincorporarse en el citado plazo o no abonar el citado importe, se les considerará como nuevo ingreso, debiendo abonar la cuantía de 3.000 € establecida como tal por la Asamblea General Ordinaria del día 23 de septiembre de 2008 para las nuevas incorporaciones (folios 287 y 316). De tal modo que en este caso, se consideraría una retirada voluntaria de la emisora y para solicitar el reingreso, se deberá abonar la cuota de 3.000 € fijada para nuevos ingresos.

Por otro lado, se establece como Anexo a las condiciones de salida temporal de la emisora, que en el caso de que la negociación con las compañías aseguradoras sea beneficiosa para la Asociación respecto de las tarifas oficiales, se exceptúa de abonar la cuota de reingreso de 3.000 €, con el condicionante de que los servicios que se demanden por las compañías aseguradoras deberán pasar a través de la emisora.

Con respecto al hecho descrito, figura documento relativo al acuerdo suscrito entre la UTA y el denunciante con fecha 1 de marzo de 2009, donde se recogen las cláusulas anteriormente descritas, y mediante el que se suspende de manera temporal la utilización de los servicios de la emisora por incompatibilidades con las normas internas. Es de resaltar el punto 8, ya que desarrolla el apartado relativo al reingreso en la emisora, estableciendo que si éste no se solicitara con un mínimo de quince días de antelación a la fecha de 1 de enero de 2011, se entiende por ambas partes que se prorrogará por otro año más, y así sucesivamente mientras no haya cambios por la incompatibilidad con alguno de los puntos anteriores (folio 318). Igualmente consta en el expediente el regreso del denunciante a la UTA con alta en la misma desde el día 11 de enero de 2010, en el que se le hace entrega de su correspondiente aparato GPS (folio 34).

Resulta necesario destacar que se ha constatado la aplicación de la prohibición de trabajar al margen de la emisora, en lo aludido por la UTA en relación a la reclamación que el denunciante interpone como consecuencia del corte de la línea de emisora desde el 18 al 28 de noviembre de 2008, alegándose que es totalmente incierto que el denunciante no trabajase durante dicho periodo, aún a pesar de no disponer de emisora, ya que disponen del testimonio de otros compañeros que certificarían este hecho (folio 315).

Además se especifica que el denunciante no cumple con la orden de recogida de pasajeros previsto en las normas internas, sino que los recoge por previa llamada a su teléfono móvil de forma indebida, en relación con la supuesta infracción cometida para la prestación del servicio del día 26 de septiembre de 2008, donde se realizó el servicio de auto taxi en la parada del municipio de Umbrete adelantándose a otro compañero con la justificación de una mayor disponibilidad de plazas de su vehículo, así como la concertación de un servicio de forma previa por el teléfono móvil (folios 314-315).



En lo que respecta a la prestación de servicios por parte del denunciante en la cooperativa de Taxi Rurales de Sevilla, S.C.A. (Coprotaxi), puede deducirse la posible exclusividad que reclama la UTA para sus asociados, ya que según manifiesta su presidente, esta cooperativa (Coprotaxi) estaría *“haciendo una competencia desleal”* (folio 304), dado que los taxi del APC *“están sujetos a tarifas medidas por contador taxímetro dentro del Área y a Sevilla, según BOJA Nº 15 de 2009”*.

La misma opinión se desprende de las declaraciones efectuadas también por el presidente de UTA recogidas por Europa Press y confirmadas posteriormente por esta agencia de prensa al DI (folios 280 a 285):

“Al denunciante, (...) se le apartó por «incumplimiento reiterado» al ser asociado de una empresa de taxi de Sevilla «que manda hacer servicios por el Aljarafe, prestándolos con precios inferiores, lo que va en contra de nuestras normas»”.

3.4 Sobre la obligación de pertenecer a la emisora única

Queda acreditada la existencia de la obligación de integrarse en la emisora única de la UTA por parte de los taxistas que desarrollan su actividad en el APC. Este hecho se desprende de la comunicación realizada por la Mancomunidad al presidente de la UTA con fecha de 3 de marzo de 2008 (folios 143-144), y al denunciante con fecha de 11 de julio de 2007 (folios 9-10).

En el escrito se resuelve aprobar la obligatoriedad de integración de todas las licencias concedidas, que presten servicio en el Área de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi de la Comarca del Aljarafe en TAXI-RADIO ALJARAFE como emisora única para la prestación de este servicio, de acuerdo a la habilitación que se le otorga a la Mancomunidad en los artículos 33 y 60 de la Ordenanza Reguladora, mediante los que se establece respectivamente que ésta podrá exigir la instalación de radioteléfonos en los vehículos y aquellas innovaciones que tengan aconsejadas en función de las circunstancias y redunden en beneficio o mejora del servicio, así como la integración en una emisora única para la prestación del servicio en el Área, y que podrá establecer la obligatoriedad de integración de todas las licencias concedidas que presten sus servicios en el APC en una emisora única, que se pudiera constituir al efecto, de manera que se favorezca la prestación del servicio.

Se establece como comienzo efectivo del APC y del sistema de trabajo basado en la emisora única el día 1 de marzo de 2008, considerando que este sistema ofrece un servicio homogéneo y de calidad para todos los municipios que integran el APC, y habiendo tenido en cuenta que esta medida contaba con el respaldo de la asociación, la cual aglutina según se dice, *“a la práctica totalidad de los profesionales del sector del taxi de la referida Área de Prestación Conjunta del Servicio del Taxi”* (folios 143-



144).

En este sentido, el art. 85 de la Ordenanza Reguladora considera falta grave, entre otras, la no integración en la emisora única y continúa el art. 88.4 señalando que con independencia de las sanciones que correspondan, en determinados casos el incumplimiento reiterado y de manifiesta gravedad de las condiciones esenciales de las licencias podrá dar lugar a la declaración de caducidad de las mismas.

Todo ello, aún a pesar de las afirmaciones que la UTA realiza a lo largo de los escritos que presenta durante la instrucción del expediente, entre las que se pueden citar las siguientes:

“en el Área de Prestación Conjunta no existe emisora única” (folio 286). “Nunca nos hemos considerado emisora única del aljarafe” (folio 99).

“pudiendo cualquier persona que quiera ejercer la profesión fuera de esta asociación, constituir otra, como así esta sucediendo en Mairena del Aljarafe, Bormujos y Tomares, e incluso hay socios que están ejerciendo libremente su profesión de taxista, al margen de cualquier emisora.

Adjuntamos como DOCUMENTO Nº 1 A 3 CARTELES PUBLICITARIOS DE OTRAS ASOCIACIONES Y OTROS TELÉFONOS DISTINTOS A TAXI RADIO ALJARAFE” (folio 286).

“Igualmente, LOS COMPAÑEROS QUE PRESTAN SERVICIOS AL MARGEN DE LA EMISORA TAXI ALJARAFE Nº DE LICENCIA 25, 26, 30, 31, 38, 39, 61, 90, 92, 134, ETC. ADEMÁS DE TAXI BORMUJOS, TOMARES Y TAXI DE MARIENA DEL ALJARAFE” (folio 287)

“ya que ESTE SOCIO [el denunciante] INCUMPLE REITERADAMENTE LAS NORMAS DE TRABAJO DE TAXI RADIO ALJAFARE, EMISORA A LA CUAL NO ESTA OBLIGADO A PERTENECER”. (Folio 304)

“el diciente [el denunciante] nunca ha estado integrado en la UNIÓN DEL TAXI DEL ALJARAFE, ya que siempre ha dicho que no respeta las normas de dicha asociación, que a el le ha obligado a pertenecer a la Emisora, [LA] MANCOMUNIDAD DE DESARROLLO Y FOMENTO DEL ALJARAFE, (...) Y NO A [LA] MANCOMUNIDAD QUE ES LA QUE LE OBLIGA, YA QUE NOSOTROS NO LO HACEMOS, ES LIBRE DE PERTENECER O NO SEGÚN SU CRITERIO” (folio 305)

“Por Unanimidad se decide incluir en el ORDEN DEL DÍA, la votación de estar o no obligado a pertenecer a la emisora:

La votación fue:

Obligación de estar en la Emisora: 24 votos

No obligación de estar en la Emisora: 52 votos” (folio 167)

“Se le recuerda [al denunciante] según queda reflejado en el art. 33 de las ordenanzas reguladoras del servicio de taxi de la Mancomunidad de Desarrollo y Fomento del Aljarafe, la obligatoriedad de pertenecer a esta entidad abonando su cuota mensual de 75 euros en la siguiente cuenta (...) y acatando la normativa interna de la misma” (folio 34).



FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Sobre el objeto de la Resolución

La Propuesta de Resolución que el DI ha elevado a este Consejo, conforme a lo dispuesto en los artículos 50.5 de la LDC y 34.2 del RDC, concluye que se ha acreditado la existencia de conductas prohibidas por el artículo 1.1 de la LDC, consistentes en la decisión de la Asociación de limitar a sus asociados de forma no justificada la posibilidad de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada.

Igualmente, se considera a los efectos de determinación de la sanción a imponer, que las conductas sean tipificadas como infracción muy grave del artículo 62.4.a) de la LDC, y que se impongan las sanciones previstas en el artículo 63.1.c) de la LDC teniendo en cuenta los criterios para la determinación de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC y el resto de aspectos puestos de manifiesto en la Propuesta de Resolución.

El órgano instructor considera responsable de esta conducta infractora a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe (UTA).

En consecuencia, este Consejo debe resolver si, como propone la Dirección de Investigación, los hechos probados contenidos en esta Resolución son constitutivos de una infracción del artículo 1.1 de la LDC, calificable como infracción muy grave.

La incoación de este expediente sancionador se produjo el 10 de noviembre de 2011, tramitándose conforme a las normas procesales de la vigente Ley de Defensa de la Competencia (Disposición transitoria primera de la Ley 15/2007).

SEGUNDO.- Sobre la aplicación de las normas de defensa de la competencia a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe

Las asociaciones, tanto institucionales como privadas, son consideradas por el Derecho de la competencia como asociaciones de empresas ya que aquél califica como empresa a cualquier persona u organización que produzca o distribuya productos o preste o medie en la prestación de servicios de forma habitual para el mercado.

Es por ello que la normativa de competencia, artículos 101.1 TFUE y 1.1 LDC, prohíbe, con diferentes formulaciones, las conductas colectivas que tengan por objeto



impedir, restringir o falsear la competencia o que produzcan o puedan producir dicho efecto.

En concreto, el apartado a del artículo 101.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea establece lo siguiente:

“1. Serán incompatibles con el mercado interior y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior y, en particular, los que consistan en:

- c) repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento;*
- d) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva;”*

Por tanto, las asociaciones y organizaciones empresariales o profesionales no son, plenamente libres de fijar su actuar común, sino que por el contrario deben asumir que su conducta colectiva, justificada por la tutela de sus propios intereses, puede ser considerada ilícita en la medida en que implique la coordinación de su actuación en el mercado con objeto o efecto contrario a la competencia.

TERCERO.- Sobre la naturaleza anticompetitiva de las conductas

En primer lugar, hay que manifestar que la simple existencia de cláusulas de naturaleza anticompetitivas, e independientemente de su aplicación o no, tales como las establecidas en la normativa interna de funcionamiento de la UTA, constituyen una infracción de lo dispuesto en el artículo 1 de la LDC que proscribire los acuerdos o decisiones colectivas que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en la limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones, o en el reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.

Las decisiones colectivas definidas como expresión de voluntades de un ente de tipo asociativo, tienden a uniformar el comportamiento de sus asociados, de tal manera que se les obliga a actuar de forma común, existiendo en el presente caso incluso mecanismos que coartan la libertad de la prestación de sus servicios, ya que se acuerda la incoación de procedimientos sancionadores contra los socios que incumplan las decisiones aprobadas en el Reglamento de Régimen Interior de la UTA.



A este respecto se ha pronunciado en muchas ocasiones el Tribunal de Defensa de la Competencia en sus Resoluciones, y entre las que se puede mencionar la Resolución de 7 de abril de 2000 Exp. 472/99, Colegio de Farmacéuticos de Valencia, donde se definen las decisiones o recomendaciones colectivas como:

“formas de prácticas colusorias prohibidas por el art. 1 LDC equiparables a los acuerdos horizontales entre competidores, que son las manifestaciones más graves de la prohibición. Se trata de acuerdos adoptados por instituciones formadas por operadores económicos, de carácter vinculante (decisiones) o únicamente orientativo (recomendaciones), consideradas como si fueran acuerdos entre los asociados, ficción utilizada por la Ley para evitar que los socios, en este caso los colegiados, puedan eludir sus responsabilidades colusorias por el procedimiento de trasladar la responsabilidad de la autoría formal al ente colectivo”.

A través de las normas contenidas en el Anexo del citado Reglamento, se impide a los socios que realicen determinados servicios concertados siempre que no hayan sido contratados a través de la emisora, así como que presten sus servicios a otras sociedades que se dediquen a la misma actividad de gestionar los servicios de taxi, y en general, este Consejo en coincidencia con el DI observa una prohibición dirigida a cualquier actuación que realicen los asociados mediante la que se pretenda la captación de clientes de forma independiente a la emisora, todo ello sin que se hayan encontrado razones suficientes que justifiquen dicha decisión e impidiendo que los consumidores puedan elegir libremente a quienes han de prestar el servicio.

A tal efecto, del análisis del marco normativo que regula la prestación de servicios de auto taxi, no se aprecia ningún precepto que impida la posibilidad de que los titulares de licencia de auto taxi realicen servicios previamente concertados, ya sea a través del teléfono móvil particular, o perteneciendo a otra entidad asociativa del gremio como pueda ser Coprotaxi. Únicamente se enumeran en el artículo 44 del Reglamento andaluz del taxi, los servicios que se considerarán concertados, remitiendo su regulación a ordenanzas municipales, y tampoco en esta norma se desprende prohibición alguna al respecto, pues en su artículo 53 se indica que queda prohibido el uso de los vehículos para fines personales o cualesquiera otros que no sean los de prestación de servicio al público. Siendo los servicios concertados “servicios al público”, dicha prohibición genérica no sería por tanto de aplicación.

Por otro lado, a juicio de este Consejo, el acuerdo o decisiones contenidas en las normas de funcionamiento de la UTA no sólo muestran aptitud objetiva para restringir la competencia, sino que con él se ha limitado efectivamente la competencia en el mercado, propiciando una misma respuesta por parte de todos los taxistas que pertenecen a la UTA frente aquellos que trabajen sin adhesión a la misma o lo hagan sin respetar sus normas de funcionamiento interno. La propia UTA, concluye en su escrito de alegaciones de fecha 20 de febrero de 2013, que no hay competencia entre la UTA y sus miembros, todo lo contrario, es el denunciante el que ha realizado contra todos sus compañeros una competencia total y absolutamente desmedida (folio 567).



Además cabe tener presente que se trata de un acuerdo de obligado cumplimiento para los asociados, según se refleja en sus Estatutos, lo que limita la capacidad de los operadores para actuar en el mercado, toda vez que es la propia emisora la que asigna los servicios y la que gestiona el orden de asignación de clientes a sus asociados, estableciendo asimismo una exclusividad para sí referida a hoteles, clubs o firmas comerciales asiduas, sancionándose como falta grave el apoderamiento de dichos servicios. De esta forma, el acuerdo anticompetitivo de la UTA se agrava por la aplicación de mecanismos sancionadores frente a la realización de conductas que impliquen su incumplimiento, ya que la asociación no sólo incoa procedimientos sancionadores contra el denunciante por esta actuación, sino que abarca a su vez otras conductas no denunciadas en el presente expediente, como pueden ser los acuerdos que adopta en este sentido contra otros socios que infringen la normativa de régimen interno de taxi radio aljarafe, relacionados con no llevar los distintivos de la emisora (folios 224-228), y ello bajo el amparo legal que cita referido a la Ley General de Asociaciones de la Junta de Andalucía, que permite a cualquier asociación tener estatutos, reglamentos y normas internas de trabajo, así como régimen disciplinario (folio 286).

Todo ello conlleva a sustituir la rivalidad propia entre competidores por mecanismos de colaboración, que tal como cita la propia Mancomunidad, el sistema de trabajo basado en la emisora única, permite ofrecer un servicio homogéneo en todos los municipios que integren el APC, con lo que se coarta el principio de autonomía de cualquier agente económico para definir su política comercial, y más aún, teniendo en cuenta la obligatoriedad de pertenecer a la UTA para la prestación del servicio. Asimismo se ha dictaminado por este Consejo en diversas ocasiones, con relación a cláusulas de naturaleza anticompetitivas recogidas en la normativa interna de asociaciones, en sus Resoluciones de 24 de marzo de 2010, (Exp. S04/2010, Fepan), de 9 de julio de 2010, (Exp.S08/2010, Emisoras taxi de Córdoba), entre otras.

En cuanto a la prestación de servicios al margen de la emisora, considera la UTA que el denunciante actúa de forma que ejerce una “competencia desleal” contra el resto de asociados, sin embargo este Consejo en concordancia con lo manifestado por el DI, tampoco encuentra justificación objetiva para establecer tales incompatibilidades, ya que con ellas se limita la iniciativa de los operadores económicos titulares de licencias de auto taxi, reduciendo el margen de maniobra en la prestación de sus servicios al declarar que no puede compatibilizarse con la pertenencia a otras cooperativas del mismo sector, trabajar para compañías aseguradoras o de asistencia en carretera. En igual sentido se pronunció el Tribunal de Defensa de la Competencia en su Resolución de 29 de marzo de 2000, (Exp. 452/99, Taxi Barcelona), donde se recogía en su FD 2 lo siguiente:

“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 auto taxi, 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 auto taxi 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 auto taxi ofertadas), lo que en la práctica afectaría particularmente a los horarios nocturnos y de fines de semana.”

También en su Resolución de 11 de enero de 2001, (Exp. 483/00, Colegio Gestores Administrativos de Galicia), donde se imponía a los colegiados un servicio obligatorio para la presentación de documentos ante la Jefatura Provincial de Tráfico de Lugo, su FD 3 establecía la misma consideración:

“(…) es preciso reconocer que la existencia de un servicio centralizado, de carácter obligatorio para todos los colegiados, que han de acudir inexcusablemente al mismo para cuantas gestiones profesionales deban realizar ante la Jefatura Provincial de Tráfico de Lugo, (...) impide a los colegiados que lo deseen realizar por sí mismos una actividad propia de su profesión, como es la de promover, solicitar y realizar toda clase de trámites ante cualquier órgano de la Administración Pública, (...) por lo que debe ser calificada como una conducta restrictiva de la libre competencia, que se encuentra tipificada en el artículo 1.1.b) de la Ley de Defensa de la Competencia, que declara prohibidos aquellos acuerdos o decisiones que, consistiendo en una limitación o control del mercado, tengan por objeto o produzcan el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia.

Así sucede en el supuesto examinado, en el que, olvidando el derecho de los colegiados a ejercer libremente su profesión en el ámbito de los Colegios Oficiales a los que se hallaren adscritos, el Colegio Oficial de Gestores Administrativos de Galicia exige coactivamente a los colegiados la utilización del servicio centralizado de presentación de expedientes a tramitar ante la Jefatura Provincial de Tráfico de Lugo, percibiendo a cambio de ello una remuneración y ha sancionado disciplinariamente al Sr. xxxx en dos ocasiones por haber realizado por sí mismo, sin acudir a dicho servicio, su actividad profesional ante la Jefatura Provincial de Tráfico.”

Por su parte, en la Resolución del TDC 22 de julio de 1999, (Expte. 436/98, Ganaderías de Lidia) se consideró a la Unión de Criadores de Toros de Lidia (UCTL) responsable de una infracción del artículo 1.1 de la LDC consistente en una decisión de la Asociación que tenía el objeto y podía producir el efecto de impedir la competencia en el mercado nacional de ganado bovino de lidia.

El FD. (párrafo 10º, pág. 12) *“... los artículos de los Estatutos de la UCTL que se transcriben en el segundo Hecho Probado imponen a los asociados la obligación de no mantener relaciones comerciales con ganaderos pertenecientes a otras asociaciones, en cuanto a la compraventa de reses, la transmisión de hierro, señal, divisa y semen, así como la obligación de no permitir que sus reses sean lidiadas en festejos donde exista ganado bravo de ganaderos ajenos a UCTL. Dichos artículos, que en sí mismos constituyen decisiones de una Asociación de empresas en el sentido del artículo 1 de la LDC, tienen como objeto y por efecto restringir la competencia del sector al limitar la libertad de elección y la competencia, no sólo de las empresas participantes, sino*



también la de terceros, tanto ganaderos de otras asociaciones como empresarios de corridas de toros y novilladas.”

(...) (párrafos 13º-15º, pág. 13) “Esta decisión de UCTL obligaba, pues, a la totalidad de sus asociados a limitar su capacidad de comerciar libremente al prohibir la venta de sus productos (reses, semen) a las ganaderías no asociadas a UCTL. (...)

Junto a estas cláusulas restrictivas, los Estatutos de UCTL aprobados en 1987 contenían un severo sistema coactivo, con sanciones (ast. 52-55 Estatutos) para quien las incumpliera consistentes en multas hasta un millón de pesetas y expulsión para las ganaderías asociadas (...).

Las limitaciones impuestas por la UCTL a sus asociados, relativas a no poder lidiar sus reses con ganaderos extraños a la misma, salvo en festivales benéficos, a no transmitir o comprar reses, hierro, señal o divisa o parte de sus reses o semen más que a otros ganaderos inscritos en la UCTL, y el mecanismo sancionador previsto en los Estatutos de 1987, constituyen una decisión que tenía por objeto y podía producir el efecto de impedir la competencia en el mercado nacional de ganado bovino de lidia, con infracción del artículo 1.1 de la LDC.”

La antijuridicidad derivada de la incompatibilidad de prestación de servicios al margen de la emisora se acrecienta por la obligación establecida de pertenecer a la emisora única, y cabe remarcar que la propia UTA, cuando se le consulta sobre la justificación de la necesidad de establecer dicha incompatibilidad, alega lo anteriormente citado en esta Resolución, con relación a la base legal que les habilita, indicando que *“la base legal para sancionar al denunciante es sólo y exclusivamente la Ley General de Asociaciones de la Junta de Andalucía que permite a cualquier Asociación tener sus Estatutos, reglamentos y normas internas de trabajo (...). Es por ello que no entendemos cómo se puede dudar de la capacidad disciplinaria de una Asociación, que incluso ES PROPIETARIA DE LA EMISORA DE TAXI DE RADIO ALJARAFE, pudiendo cualquier otra persona que quiera ejercer la profesión fuera de esta asociación, constituir otra (...).”* (Folio 286)

Olvida la Asociación en dicha contestación que su actividad se desarrolla en el ámbito concreto del APC y sometida por tanto a la supervisión ejercida por la Mancomunidad, la cual con amparo en la Ordenanza Reguladora ha obligado a los taxistas a incorporarse a la emisora única.

También la UTA desmiente la incompatibilidad de prestación de servicios al margen de la emisora, aportando acuerdo para la salida temporal de la misma; sin embargo, entre las cláusulas relativas al reingreso del asociado, figura una cuota de 3.000 euros, cuantía que este Consejo en consonancia con el DI, considera que parece desproporcionada en relación a las cuotas mensuales de la asociación.

Por tanto y en definitiva, cabría admitir la posibilidad de que la Asociación impusiera a sus socios determinadas restricciones objetivas, siempre que estuvieran debidamente justificadas y fueran necesarias para garantizar el éxito de la emisora, pero estas limitaciones en ningún caso pueden convertirse en una prohibición general de competir dirigida a los distintos titulares de licencias de taxi, impidiendo tanto la prestación de



servicios contratados a través de otras entidades como la captación de clientes propios.

Por todo cuanto antecede, este Consejo concluye que las conductas acreditadas en el expediente, consistentes en la decisión por parte de la UTA de limitar a sus asociados de forma no justificada la posibilidad de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada, es una conducta que incurre en la prohibición del artículo 1 de la LDC.

CUARTO.- Sobre las cláusulas anticompetitivas de la normativa interna de funcionamiento.

Las infracciones asignadas al denunciante no están contempladas en el Capítulo VII de la Ordenanza Reguladora, dónde se recoge el procedimiento sancionador y la tipificación de las sanciones a las que se ven sometidos los titulares de las licencias de auto taxi pertenecientes a la APC del Aljarafe. La UTA como Asociación puede establecer su propio Reglamento de Régimen Interior para su funcionamiento, pero no tiene que recoger infracciones más estrictas que las contempladas por la Mancomunidad, que es quién tiene la facultades de regulación, intervención y desarrollo del servicio de transporte de personas y equipajes en automóviles ligeros de este Área, y más aún cuando atentan a la libre competencia entre los prestadores del servicio de taxi.

Así, en el artículo 85 de la citada Ordenanza publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla de 29 de marzo de 2007, se recoge como falta grave “La no integración en la emisora única”. Además la Mancomunidad aprueba una Resolución por la que se reenumeran las licencias existentes y se establece la obligatoriedad de pertenecer a la emisora. En concreto, al denunciante se le comunica el 11 de julio de 2007 (folio 9-10), conforme a los plazos establecidos en las Disposiciones Transitorias de la Ordenanza (6 meses desde la aprobación de la Ordenanza) para dar cumplimiento al periodo de regularización de las licencias existentes en el APCA.

Sin embargo la UTA se rige por unas normas de trabajo y Reglamento Interior, que son renovadas casi en los mismos términos, en la Asamblea de 1 de marzo de 2011 (folio 131) y en las que se reitera la incompatibilidad para poder ejercer la profesión libremente. El papel de la UTA en la organización de este sector en el Aljarafe no debería ser otro que la gestión de la emisora para dar el servicio de un canal más de búsqueda de clientes para sus asociados, y con la implantación de unas normas meramente esenciales para la correcta prestación del servicio a los clientes del Área de influencia, pero nunca para imposibilitar a sus asociados la búsqueda libre de clientes, por cualquier medio al alcance de estos. Por tanto, la limitación que establece el Reglamento de Régimen interior en varios artículos de su anexo atenta contra la libre prestación de servicio de sus asociados.



QUINTO.- Sobre la incompatibilidad de la libre prestación del servicio al margen de la emisora.

La Circular de la UTA de 19 de febrero 2009 (folios 316-317) en su último párrafo expresamente dice, *“Si estuviese fuera de la emisora podría trabajar en cualquiera de los 31 pueblos del Aljarafe y sujeto a las ordenanzas de la Mancomunidad”*, lo cual contradice la regulación expresa que la propia Mancomunidad ha establecido para el funcionamiento del APC del Aljarafe, que exige en la Ordenanza (folio 30) la obligatoriedad de que toda licencia deberá pertenecer a la emisora única. La UTA debe regirse, en todo caso, por las normas de regulación establecidas por la Mancomunidad y carece de validez todo lo que las contradigan.

Teniendo en cuenta lo argumentado, es evidente que la situación planteada se origina por la interpretación que la UTA hace de las normas, al pensar que ella puede realizar su propia regulación del APC, paralela a la legítimamente realizada por la Mancomunidad, tal y como muestra el escrito de la UTA dirigido a la Mancomunidad el 27 de octubre de 2010 (folio 490), que dice textualmente:

“Teniendo en cuenta la situación en la que se encuentra el Área de Prestación Conjunta del Taxi del Aljarafe, unos por la poca visión de futuro y de prestación de un buen servicio al ciudadano, algunos ayuntamientos y algunos taxistas, y por otra parte la dejación de funciones de la Mancomunidad que usted representa. Por la presente venimos a demandar una actuación urgente y a la vez contundente, ante la anarquía instalada en algunos taxistas, incumpliendo así la ordenanza en vigor...

...vamos a actuar contra todo Taxi que incumpla las normas de régimen interno de nuestra organización y de Radio Taxi Aljarafe, proponiendo su separación y una vez comprobado los hechos su expulsión de la Emisora”.

A su vez, el artículo 29 de los Estatutos de la Asociación establece la posibilidad de que la Junta Directiva podrá separar de la Asociación a aquellos socios que cometan actos que los hagan indignos de seguir perteneciendo a la misma.

SEXTO.- Sobre los efectos en el mercado

Por lo que hace al efecto en el mercado de las prácticas examinadas, ha resultado acreditada la estrategia de la Asociación, dirigida a impedir y limitar a sus asociados de forma no justificada la posibilidad de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada, incluso sancionando a los asociados que incurran en cualquier tipo de actuación que tenga la finalidad de captación de clientes de forma individual e independiente.



A mayor abundamiento, debe tenerse en cuenta que la actividad del taxi ha estado sometida tradicionalmente a una importante intervención y reglamentación administrativa, por lo que se trata de un mercado regulado y con numerosas restricciones a la competencia (restricciones a la entrada mediante la necesaria obtención de la licencia, contingentación del número de licencias, precios regulados, etc.) por lo que conlleva que cualquier restricción adicional resulte especialmente grave y perjudicial para el consumidor final, donde los empresarios titulares de las licencias de taxi, por acuerdo de todos ellos en el seno de la Asociación, renuncian a la posibilidad de competir unos con otros, anulando la capacidad de realizar su actividad comercial con iniciativa propia.

La existencia de una competencia efectiva entre las empresas constituye uno de los elementos definitorios de la economía de mercado, disciplina la actuación de los operadores y reasigna los recursos a favor de los más eficientes. En el caso que nos ocupa, esta eficiencia productiva se trasladaría al consumidor en la forma de menores precios (sólo para trayectos interurbanos, con tarifas máximas obligatorias) o de un aumento de la calidad y/o disponibilidad de los servicios prestados.

Además, aunque la conducta descrita no hubiera tenido efectos, que como se ha comprobado si los ha tenido, sería igualmente constitutiva del tipo infractor del artículo 1 de la LDC, según la constante doctrina del TDC y de la CNC (véanse, entre otras, las resoluciones del TDC de 22 de noviembre de 2006 -Expte. 605/05, *Juguetes de Cataluña*-, y de 20 de junio de 2003 -Expte. 544/02, *Colegio Notarial de Madrid*-, así como la de la CNC de 14 de abril de 2009 -Expte. 639/08, *Colegio Farmacéuticos Castilla-La Mancha*-) pues la *“prohibición del artículo 1 no queda invalidada por la posible falta de efectos anticompetitivos constatados, pues basta que la conducta cumpla una de las tres condiciones previstas en dicho artículo para que incurra en infracción, como se deduce de la Sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de noviembre de 1998, en el recurso contencioso-administrativo contra la Resolución del TDC en el expediente 345/94 (máquinas recreativas), en la que se afirma que las conductas tipificadas en el artículo 1 están prohibidas «Si ... cumplen una al menos de las siguientes condiciones: a) tener el objeto, aunque no lo consiga; b) producir el efecto, aunque no haya propósito, o c) haber podido producir el efecto incluso sin perseguirlo»”*.

Sobre la base de todo lo expuesto, no cabe sino concluir que los acuerdos aprobados por la UTA para limitar a sus asociados de forma no justificada la posibilidad de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada, son necesariamente acuerdos restrictivos de la competencia por su objeto, prohibidos por el artículo 1 de la LDC.

SÉPTIMO.- Alegaciones y pruebas solicitadas por la incoada



Tras el análisis de las conductas constitutivas de infracción, procede pronunciarse sobre las cuestiones alegadas por las partes.

La UTA presenta escrito de alegaciones a la Propuesta de Resolución en el que da por reproducidas las alegaciones realizadas en su día al Pliego de Concreción de Hechos y que, en resumen, son:

- 1ª Competencia desleal del denunciante.
- 2ª Las sanciones se deben al incumplimiento de los estatutos, que son una norma válida.
- 3ª Sólo se sanciona al socio que se apodera de un cliente asiduo de Radio Taxi Aljarafe.
- 4ª El PCH contiene errores respecto a la cuota de entrada.
- 5ª El PCH contiene errores respecto a los servicios de diálisis.
- 6ª Los estatutos de COPROTAXI si prohíben la competencia.
- 7ª La pertenencia a la emisora no es obligatoria.
- 8ª La subvención de la Junta de Andalucía no fue para la compra de la emisora.
- 9ª La ADCA no es competente para apreciar la ilegalidad de los Estatutos de la UTA.

Estas alegaciones fueron contestadas en la PR y este Consejo coincide plenamente con el DI en sus apreciaciones sobre las mismas.

Igualmente, en referido escrito, resalta determinados aspectos de dichas alegaciones, que, en resumen, son:

- a) La no obligatoriedad de la pertenencia a la emisora y, como prueba, se alega que determinados municipios se han separado unilateralmente del área de prestación conjunta.

Como ya se ha mencionado en reiteradas ocasiones a lo largo de este expediente, la obligatoriedad de pertenencia a la emisora la establece la Ordenanza Reguladora del Área de Prestación Conjunta del Taxi en la Mancomunidad de Desarrollo y Fomento del Aljarafe, que incluye entre las infracciones sancionables, la no pertenencia a la misma. Pero una cosa es que todos los titulares de licencia de auto taxi deban estar integrados en la misma y otra que los municipios estén obligados a ello. Los municipios son los competentes para regular las licencias de auto taxi en su término municipal y tienen capacidad para incorporarse o retirarse del Área de Prestación Conjunta, capacidad que no tienen los taxistas individualmente ni, por ende, la asociación en que estén integrados.

- b) La UTA es un ente de Derecho Público.



La incoada alega que tiene finalidad pública y que no es una empresa y si un ente de derecho público, y por tanto no sometido a la LDC. A este respecto, este Consejo reitera lo ya establecido en el punto 2.2. del mercado relevante de esta Resolución, así como en el Segundo de los Fundamentos de Derecho. Además, en el artículo 1 de los Estatutos de la UTA (folio 103), se reconoce como una “asociación gremial integrada por los profesionales que ejercen dicha actividad económica, para la representación, defensa, reivindicación y promoción de los intereses profesionales, sociales, culturales y humanos de sus afiliados.” Por tanto, y a tenor de la doctrina establecida por el Tribunal Constitucional, está compuesta por empresarios autónomos que prestan el servicio de auto taxi, que es una actividad económica privada aunque intervenida y reglamentada, y que por tanto, las actuaciones de cada uno de ellos en relación a la captación de clientes debería ser independiente a la emisora, a tenor de la salvaguarda que establece el derecho de la libre competencia.

Obviamente, la sentencia que se adjunta a las alegaciones está referida a una Administración Pública (Ayuntamiento de Ferrol) y en ningún caso a una asociación, por lo que no pueden aplicarse los mismos argumentos que pretende la denunciada.

- c) No existen antecedentes de “regulación de reparto equitativo del trabajo en servicios de taxi regulados por asociaciones libremente constituidas”.

Es pacífico entre la jurisprudencia y la doctrinal que la prestación del servicio de auto taxi no es un servicio público, es un servicio regulado por los municipios, de acuerdo con la Ley de Bases de Régimen Local, y desempeñado por operadores económicos independientes (taxistas) que compiten entre sí, por tanto el “reparto equitativo del trabajo” supone una infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia, como se ha dicho repetidamente a lo largo de la instrucción del expediente.

Por lo que respecta a la denuncia que hace la UTA de competencia desleal de su asociado, y para el resto de alegaciones realizadas en su escrito de 20 de febrero de 2013, relativo a las actuaciones complementarias solicitadas por este Consejo, como ya hemos puesto de manifiesto, son meramente reiterativas de las ya expuestas por la misma al PCH, por lo que este Consejo no puede sino estar de acuerdo con la contestación que realiza el DI en su análisis formal a las alegaciones realizadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 50.3 de la LDC, al PCH.

Por último, y en lo que respecta a la práctica de la prueba solicitada, en concreto, requerir a la Consejería de Transportes de la Junta de Andalucía para que dictamine si los estatutos contienen cláusulas abusivas, no procede tal requerimiento ya que es este Consejo de Defensa de la Competencia el que tiene atribuida esa función en virtud de la Ley 6/2007, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía y el resto de las cuestiones planteadas han sido contestadas a lo largo de la tramitación del expediente por el DI, con cuya valoración este Consejo coincide plenamente.

OCTAVO.- Determinación de la sanción



Acreditada la comisión del ilícito que se imputa en este expediente sancionador, y de conformidad con lo establecido en el artículo 16.1 de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía, corresponde a este Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía resolver el mismo, lo que puede suponer, entre otras, la imposición de multas.

Teniendo en cuenta que la conducta imputada constituye una infracción muy grave de las previstas en el artículo 62.4.b) de la LDC, cabe imponer las sanciones establecidas en el artículo 63.1.c) de la citada norma, donde las infracciones muy graves podrán ser sancionadas, como tope máximo, con multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa.

Habiendo valorado las imputaciones realizadas en la Propuesta de Resolución junto a las alegaciones realizadas por la denunciada, el Consejo considera acreditado que la incoada ha infringido el artículo 1 de la LDC, y que es, por ello, merecedora de una sanción pecuniaria.

La LDC regula en su artículo 64 los criterios fundamentales que deben tenerse en cuenta a la hora de establecer la cuantía de la sanción, mientras que el artículo 62 tipifica y ordena las infracciones. También deben ser observados los criterios dictados por el Tribunal Supremo, quien en numerosas sentencias ha mantenido (entre otras, las de 24 de noviembre de 1987, 23 de octubre de 1989, 14 de mayo de 1990 y 15 de julio de 2002) que la discrecionalidad que se otorga a la Administración debe ser desarrollada ponderando en todo caso las circunstancias concurrentes al objeto de alcanzar la necesaria y debida proporcionalidad entre los hechos imputados y la responsabilidad exigida, dado que toda sanción debe determinarse en congruencia con la entidad de la infracción cometida y según un criterio de proporcionalidad atento a las circunstancias objetivas del hecho. En este sentido, se aprueba la *Comunicación de la CNC sobre la cuantificación de las sanciones derivadas de infracciones de los artículos 1, 2 y 3 de la ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y de los artículos 81 y 82 del tratado de la Comunidad Europea (actuales 101 y 102 del TFUE)*, de febrero de 2009, con el objeto de servir de instrumento objetivo y transparente a la labor sancionadora, contribuyendo a que las sanciones a imponer cumplan con los principios de proporcionalidad y disuasión.

La aplicación de esta Comunicación lleva a calcular para cada empresa infractora el volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción, al que se le aplicarán los coeficientes contemplados en dicha Comunicación, en proporción a los años en los que el infractor haya participado en la infracción.

En aras a establecer ese nivel de la sanción, el DI señala en su PR que para la imposición de la sanción se tengan en cuenta los criterios que se prevén en el citado artículo 64 de la LDC, así como el resto de aspectos determinantes puestos de



manifiesto en la PR. En concreto, dicho artículo 64 enumera los siguientes criterios: dimensión y características del mercado; cuota del mercado de la empresa correspondiente; efectos, duración de la infracción; beneficio ilícito obtenido, en su caso; así como circunstancias agravantes y atenuantes que concurran.

Respecto a la dimensión del mercado afectado, este se encuentra descrito en el Hecho Acreditado 2 de esta Resolución, y es el de la prestación de servicios de auto taxi por solicitud telefónica compaginado con otros servicios de auto taxi en los municipios de la comarca del Aljarafe que forman el Área de Prestación Conjunta. Cabe destacar que la UTA ha tenido un especial protagonismo como responsable de la conducta infractora, lo que ha repercutido en el 100 % de los prestadores del servicio de taxi mediante solicitud telefónica del Aljarafe, puesto que ha supuesto la monopolización de la contratación telefónica de estos servicios en esta comarca, al operar de forma efectiva en ella tan solo una emisora de taxi.

En lo relativo a la cuota de mercado, la UTA aglutina a la práctica totalidad de los profesionales del sector del taxi de la referida Área de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi, cumpliendo lo dispuesto en la Resolución de la Mancomunidad que establecía la obligatoriedad de integración de todas las licencias concedidas que presten servicio en la Comarca en Taxi-Radio Aljarafe como emisora única para la prestación de este servicio.

Por otra parte, respecto al alcance y duración de la infracción, se trata de una conducta colusoria única y continuada, conformada por una pluralidad de actuaciones y comportamientos, todos ellos orientados al logro de un mismo fin anticompetitivo, cual es limitar la posibilidad de que sus asociados realicen otros servicios para los que están legalmente habilitados al margen de la emisora gestionada por la UTA desde, al menos, el periodo analizado para la acreditación de los hechos del Pliego, que abarca desde octubre de 2008 hasta la actualidad.

Por lo que hace al efecto de esta infracción sobre los competidores y consumidores, la principal consecuencia de la conducta descrita, es la eliminación de la competencia efectiva entre los asociados, anulando la capacidad de realizar su actividad comercial con iniciativa propia, trasladándose al consumidor en la forma de menores precios (sólo para trayectos interurbanos, con tarifas máximas obligatorias) o de un aumento de la calidad y/o disponibilidad de los servicios prestados.

No se aprecian por este Consejo, circunstancias agravantes o atenuantes en el presente expediente sancionador.

De acuerdo con la precitada *Comunicación de la Comisión Nacional de la Competencia sobre la cuantificación de las sanciones*, el importe básico de cada sanción vendrá determinado por la aplicación de los ya señalados criterios del artículo 64.1 de la LDC. Este importe básico se calculará como una proporción del volumen de ventas afectado por la infracción, siendo éste la suma ponderada de las ventas obtenidas por el infractor en los mercados de producto o servicio y geográficos donde



la infracción haya producido o sea susceptible de producir efectos durante el tiempo que haya tenido lugar y antes de la aplicación del IVA y otros impuestos relacionados.

Por todo ello, al calificar esta infracción como muy grave, y al haber afectado desde al menos octubre de 2008 a un amplio mercado compuesto por más de 300.000 habitantes de los 31 municipios que han formado parte de la comarca del Aljarafe y que han pertenecido al Área de Prestación Conjunta, y a su vez, a un total de 135 operadores económicos (las licencias de auto taxi existentes), este Consejo estima que el importe básico de la sanción debe incrementarse en diez puntos porcentuales, de modo que, el porcentaje a aplicar sobre el volumen de ventas afectado por la infracción pasa a ser del 20%, cuyo resultado deberá ponderarse por los coeficientes establecidos en función de la duración de la infracción. Finalmente, y considerándose que el volumen de negocios del 2012, último año en el que se tiene constancia de que se haya cometido la infracción, se considerará en su totalidad, mientras que en los tres años anteriores se ponderarán al 0,75 el año 2011, 0,50 el año 2010, 0,25 el año 2009, y que respectivamente el volumen de negocios, de acuerdo con la información aportada por la denunciada es de 84.360 euros, 115.140 euros, 140.060 euros, y 114.120 euros respectivamente para cada año; la sanción resultante es de 51.255 euros (CINCUENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS). Dicha cantidad supone una cifra notoriamente inferior a la sanción máxima prevista en el artículo 63.1.C) de la LDC.

Por todo cuanto antecede, vista la propuesta de resolución elevada por el DI, vistos los preceptos legales y reglamentarios citados y los demás de general aplicación, el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía

HA RESUELTO

PRIMERO.- Declarar acreditada la existencia de una infracción del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en la prohibición a los asociados de UTA de que realicen otros servicios al margen de la emisora por ella gestionada desde octubre de 2008 hasta la actualidad.

SEGUNDO.- Declarar responsable de dicha infracción a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe e imponer a la misma una sanción de 51.255 euros (CINCUENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS) por la comisión de la misma.

TERCERO.- Intimar a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe para que en el plazo de dos meses a contar desde la notificación de esta resolución, modifique sus "Normas de trabajo y régimen interior", suprimiendo de su anexo, en los artículos que hacen



referencia a “Procedimiento sancionador”, las letras “h” e “i” del artículo 2º que regula las faltas muy graves, y la letra “k” del artículo 3º que regula las faltas graves. En caso de incumplimiento se le impondrá una multa coercitiva de 600 euros por cada día de retraso.

CUARTO.- Imponer a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe obligación de remitir a todos sus asociados el contenido íntegro de esta Resolución.

QUINTO.- Ordenar a la Asociación Unión del Taxi del Aljarafe que justifiquen ante la Agencia de Defensa de la Competencia el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los apartados anteriores.

SEXTO.- Instar a la Secretaría General a que vele por la adecuada y correcta ejecución de esta Resolución y al Departamento de Investigación de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía a vigilar su cumplimiento.

Comuníquese esta Resolución al Departamento de Investigación y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que puede interponerse el correspondiente recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.