

RESOLUCION **(Expte. IR MAD 04/12, BUS EXPRÉS)**

Consejo

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. María Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera
D. Luis Diez Martín, Consejero

En Madrid, a 30 de abril de 2013

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, con la composición expresada y siendo Ponente el Consejero Don Julio Costas Comesaña, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente de información reservada SA MAD 04/12, Bus Exprés, iniciado por el Servicio de Defensa de la Competencia del Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunidad de Madrid a raíz de la denuncia presentada por D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX] y D. [XXX], todos ellos son titulares de Licencia de auto-taxi del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid, contra el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid por supuestas conductas prohibidas por la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistentes en el establecimiento de una tarifa en la Línea Bus Exprés que une el Aeropuerto de Barajas con la Ciudad de Madrid que constituye competencia desleal contra los demás servicios de transporte de viajeros que operan en el citado aeropuerto.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 29 de febrero de 2012, se recibió en la Dirección de Investigación (DI) de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), escrito de denuncia presentado por D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX] y D. [XXX], todos ellos domiciliados en Madrid y titulares de Licencia de auto-taxi del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid contra el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid, por presuntas conductas contrarias a la LDC (folios 1 a 4 y 35 a 139).
2. Los taxistas exponen en su denuncia que en el mes de octubre de 2010, la Empresa Municipal de Transportes del Ayuntamiento de Madrid puso en funcionamiento un servicio público de transporte de viajeros en autobús urbano (Bus-Exprés), que también realiza una parte del trayecto en ámbito interurbano, entre las terminales del Aeropuerto de Madrid-Barajas y diversos puntos del centro de Madrid (folios 1, 2, 35 y 36).

3. Igualmente, los denunciantes señalan que en este Aeropuerto confluyen diversos tipos de transporte, como son, Metro de Madrid, autobuses de la Empresa Municipal de Transportes y del Consorcio Regional de Transportes, cercanías RENFE y el servicio de auto-taxis instalado en cada una de las Terminales, por lo que este trayecto está cubierto durante las 24 horas del día, resultando [literal] redundante y coincidente con el servicio Bus-Exprés (folios 2 y 36).
4. Con fecha 25 de abril de 2012, la DI remite al Servicio de Defensa de la Competencia de la Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid (SDCM) la citada denuncia y la propuesta de designación de competencia a los órganos competentes de la Comunidad de Madrid, por no apreciarse afectación a un ámbito superior al de la Comunidad de Madrid ni al conjunto del mercado nacional, en aplicación del artículo 1.3 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia.
5. Con fecha 16 de abril de 2012, el SDCM remite a la DI escrito en el sentido de que entiende que las conductas denunciadas no alterarían la competencia en el ámbito nacional, sino en la Comunidad de Madrid, 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.
6. Con fecha 20 de abril de 2012, el SDCM, acordó iniciar una fase de Información Reservada con el objeto de comprobar los hechos en que se fundamentaba la denuncia para determinar si se daba la concurrencia de circunstancias que justificasen, en su caso, la incoación del correspondiente expediente sancionador, en la que realiza requerimientos de información al Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.
7. El 25 de septiembre de 2012 se recibió en el Consejo de la CNC Propuesta de Archivo del SDCM de fecha 20 de septiembre de 2012, junto con todas las actuaciones realizadas, de conformidad con lo dispuesto en el art. 49.3 de la LDC.

La Propuesta de Archivo del SDC realiza la siguiente descripción de las partes, de los hechos denunciados, de la normativa relevante y del mercado afectado:

I.- LAS PARTES

8. Son denunciantes: D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX] y D. [XXX], todos ellos domiciliados en Madrid y titulares de Licencia de auto-taxi del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid
9. Son denunciados el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid (Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad).

II.- HECHOS DENUNCIADOS Y ACREDITADOS

10. Los denunciantes consideran que el servicio de transporte conocido como Bus Exprés constituye una conducta de competencia desleal contra su actividad de auto-

taxi y el resto de servicios de transporte que operan en el Aeropuerto de Barajas contraria a los artículos 1, 2 y 3 de la LDC, debido a que el precio del billete de transporte es muy bajo al estar sufragados los gastos de funcionamiento de la línea con aportaciones económicas del Ayuntamiento de Madrid (folios 2 y 36).

11. Aclaran los denunciante que no es su interés la supresión de este servicio exprés, sino la correcta adecuación del precio del mismo en consonancia a sus costes reales, ya que lo contrario supone una competencia desleal al resto de servicios de transporte que operan en el Aeropuerto de Barajas, y a mayor abundamiento, el servicio de auto-taxi es el único que no dispone de partidas económicas aportadas por las administraciones públicas que compensen el precio final del servicio que sufragan sus clientes (folio 3 y 37).
12. Señalan los denunciante, que en el mes de octubre de 2010 la Empresa Municipal de Transportes del Ayuntamiento de Madrid puso en funcionamiento un servicio público de transporte de viajeros en autobús urbano (ExEMT), que también realiza una parte del trayecto en ámbito interurbano, entre las terminales del Aeropuerto de Madrid-Barajas y diversos puntos del centro de Madrid (folios 1, 2, 35 y 36).
13. Igualmente, indican los denunciante que en este Aeropuerto confluyen diversos tipos de transporte público, como son, metro, autobuses de la EMT y del Consorcio, cercanías RENFE y servicio de autotaxi, por lo que este trayecto está cubierto durante las 24 horas del día, resultando redundante y coincidente el servicio ExEMT (folios 2 y 36).
14. Así mismo, señalaban que la tarifas aplicadas a dicho servicio (2 euros por persona y trayecto) se encontraban muy por debajo de su coste real, y que dicho servicio planteaba una competencia desleal contra su actividad, ya que reducía considerablemente su servicio a los usuarios, en el trayecto del Aeropuerto de Barajas a la ciudad de Madrid como en sentido inverso, y que se sufragaba con aportaciones económicas del Ayuntamiento de Madrid reflejadas en los Presupuestos anuales del Consistorio ((folios 2, 3 y 36 y 37).
15. Los denunciante aportan a la denuncia documentación adjunta, en la que incluyen comparativa de los diversos servicios de transporte existentes en otros aeropuertos, datos diversos del propio Ayuntamiento de Madrid, referencias generales a distintos medios de transporte, legislación referida al transporte de viajeros, así como copia del Acta del Diario de Sesiones del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, y de su Comisión Permanente Ordinaria de Medio Ambiente y Movilidad (folios 39 a 139).
16. En lo referente a la forma de financiación de este servicio de transporte público, el Ayuntamiento de Madrid señala a este SDC en su escrito de 11 de mayo de 2012 que [literal] (folio 141): "*(...) la Línea de Autobús Exprés al Aeropuerto, se financia, al igual que el resto de la red de líneas de los servicios que presta la EMT, y en cumplimiento de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, a través de este Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid, que, además de coordinar y planificar el transporte público de viajeros en la Comunidad y por ello crear, modificar o extinguir líneas, atiende las necesidades financieras subvenciones de capital derivadas de las inversiones programadas por los operadores con arreglo a las aportaciones resultantes de los acuerdos entre el*

Consortio Regional de Transportes y las Administraciones Públicas para la financiación al sistema de transporte público de Madrid."

17. El Consorcio indica en su escrito de fecha 12 de julio de 2012, que la tarifa vigente a tal fecha es la única de 5 euros, lo que [literal], (folio 243): "*(...) permite cubrir sobradamente la totalidad de los costes reales de explotación, dado que, en la actualidad, la tarifa media de equilibrio de los servicios prestados por la EMT es de 1,0760 €.*"
18. A partir del 1 de mayo de 2012 el precio pasó a ser de 5 euros por persona y por trayecto, en aplicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Consorcio, en sesión de 11 de abril de 2010 y de Resolución de 18 de abril de 2012 del Director-Gerente del Consorcio, por la que se dispone la publicación de las tarifas que regirán a partir del 1 de mayo del presente año, en las empresas y servicios de transporte de viajeros dependientes del citado Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid, siendo publicadas en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 24 de abril de 2012 (folios 141, 148 y243).
19. El CRTM es el encargado de la gestión de las diferentes fuentes de financiación para el funcionamiento correcto del transporte público y colectivo regular de viajeros en la Comunidad de Madrid. La obtención de recursos para la financiación de los costes se realiza a través de las recaudaciones por la venta de títulos, así como por las subvenciones de todas las administraciones públicas intervinientes. Así, los costes de infraestructuras son financiados por las Administraciones Públicas, los costes de material móvil y de operación, son financiados directamente por los propios operadores, mientras que los costes administrativos son soportados directamente por el CRTM.
20. En este caso, según indica el Ayuntamiento de Madrid, las inversiones realizadas en la línea bus exprés se financian a través del CRTM mediante subvenciones de capital aportadas por las Administraciones Públicas y los costes reales de explotación de esta línea, tales como mantenimiento, combustible, entre otros, se cubren en su totalidad con el incremento de precio a 5 euros, ya que la tarifa media de equilibrio de los servicios que presta la EMT asciende, según lo indicado por el CRTM a 1,0760 euros, importe mínimo a recaudar para cubrir los costes reales de explotación.
21. Con respecto a la normativa aplicada para incrementar el precio de este servicio a partir del 1 de mayo del presente, el Ayuntamiento de Madrid indica que la elaboración y aprobación del marco tarifario de los transportes públicos de la Comunidad de Madrid, en aplicación de la Ley 5/1985, citada en el punto anterior, corresponde al Consorcio, estableciéndose el incremento del precio a 5 euros en sesión de su Consejo de Administración de 11 de abril de 2012, y siendo de aplicación el mismo, a partir del día 1 de mayo de este año 2012.
22. El Consorcio informa que no tiene conocimiento de otro medio de transporte público, además del auto-taxi y del ExEMT, que realice el mismo o similar recorrido las 24 horas del día durante todo el año [literal] (folios 152 y 247) "*(...) la única línea de transporte público colectivo que presta servicio las 24 horas del día al aeropuerto es la línea bus exprés.*"

23. Según declaraciones realizadas en el día 18 octubre de 2011 por la entonces Segunda Teniente de Alcalde, Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad y Concejala del Grupo Municipal del Partido Popular, recogidas estas en el Acta del Diario de Sesiones del pleno del Ayuntamiento de Madrid, de su Comisión Permanente Ordinaria de Medio Ambiente y Movilidad, [literal] (folio 47): *"El Ayuntamiento de Madrid, a través de la Empresa Municipal de Transporte cumple las demandas de los usuarios y del propio aeropuerto Madrid-Barajas, que no debemos olvidar es el más importante de España y el cuarto de Europa, por lo que esta línea exprés del aeropuerto resulta más que necesaria y se ha convertido en menos de un año en un referente tanto para los madrileños como para los turistas."*

"(...) el precio de la línea Exprés del Aeropuerto es la segunda opción más barata de transporte público de Madrid al aeropuerto, y es verdad que es el medio de transporte de estas características más barato de la Unión Europea. Pero hay que tener en cuenta dos cuestiones: en primer lugar, es un billete que está pensado fundamentalmente para los trabajadores del aeropuerto y los viajeros de low cost, con lo que creemos que ese precio se ajusta a las necesidades de sus principales usuarios. Eso no quiere decir que el Consorcio Regional de Transportes, dentro de la política que siga en el futuro con respecto a los precios, que desconocemos en este momento, si modificara alguna otra... Y el Ayuntamiento de Madrid, no fija las tarifas de transporte, sino que se fijan dentro de las políticas de carácter general que lleva a cabo el Consorcio Regional de Transportes."

24. Según declaraciones de la Asociación Gremial del Auto taxi de Madrid en los medios de comunicación, con el incremento de precio del servicio bus-exprés (a 5 euros cada billete) se equipara un viaje de cuatro personas en taxi (incluido el suplemento) (folio 7).

25. El SDCM manifiesta que se puede señalar como dato objetivo que hasta la puesta en servicio de esta línea de ExEMT, resultaba imposible acceder a cualquiera de las terminales del Aeropuerto de Barajas por la noche (aproximadamente entre las 23:30 y 06:00 horas) en transporte público colectivo regular de pasajeros, y las personas que tomaban un vuelo antes de las 7 de la mañana disponían como únicas alternativas al servicio público individual de pasajeros del auto-taxi: andar 1 km desde la parada del búho N4 que presta servicio a diversos barrios del distrito de Barajas, tomar el último metro y esperar en el vestíbulo de Barajas a la salida del vuelo, o hacer uso de vehículos particulares o en régimen de *renting*.

III.- NORMATIVA RELEVANTE REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO REGULAR DE PASAJEROS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

26. El artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL) indica las competencias que ejercerá el municipio, incluyendo en su apartado II) [literal] el *"transporte público de viajeros"*. Este apartado alude a la capacidad normativa que tienen el Estado y las Comunidades Autónomas sobre este tema [Literal]: *"(...) Para la efectividad de la autonomía garantizada constitucionalmente a las entidades locales, la legislación del Estado y*

la de las Comunidades Autónomas, reguladora de los distintos sectores de acción pública, según la distribución constitucional de competencias, deberá asegurar a los Municipios, las Provincias y las Islas su derecho a intervenir en cuantos asuntos afecten directamente al círculo de sus intereses, atribuyéndoles las competencias que proceda en atención a las características de la actividad pública de que se trate y a la capacidad de gestión de la entidad local, de conformidad con los principios de descentralización y de máxima proximidad de la gestión administrativa a los ciudadanos."

27. El artículo 26.1 detalla los servicios municipales que los municipios por sí solos o asociados deberán prestar en todo caso, [Literal]: "(...) *En los municipios con población superior a 50.000 habitantes-equivalentes, además: transporte colectivo urbano de viajeros y protección del medio ambiente.*"
28. Según indica el artículo 85.1 de la citada LRBRL, los servicios públicos locales, incluido el servicio de transporte colectivo urbano, pueden ser gestionados de forma directa o bien de forma indirecta, por sí mismos, o en asociación con otros municipios.
29. Para realizar esta gestión en el ámbito de Madrid ciudad se creó la EMT, que es propiedad del Ayuntamiento de Madrid, y depende del Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad, encargada de la prestación del servicio de transporte público urbano colectivo de superficie mediante autobús en la ciudad de Madrid. La mercantil está integrada en el Consorcio.
30. El Consorcio fue creado por Ley de la Comunidad de Madrid 5/1985, de 16 de mayo, y responde a la naturaleza de organismo autónomo de carácter comercial, industrial y financiero de la Comunidad de Madrid, de los previstos en el artículo 4.2 de la Ley 1/1984, de 19 de enero, Reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid, estando adscrito a la Consejería de Transportes e Infraestructuras. El Consorcio articula la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros.
31. El Consejo de Administración del Consorcio es el órgano competente, de acuerdo con lo especificado en el artículo 2.2 c) de la citada Ley 5/1985, para elaborar y aprobar el marco tarifario común que defina los ingresos tarifarios a percibir de los usuarios.
32. En aplicación del Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica, el transporte urbano de viajeros tiene un precio autorizado de ámbito autonómico, por lo que la tarifa debe ser autorizada por la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid.
33. Por otro lado, y ya en relación con el auto-taxi, como se ha señalado ut supra, la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que el auto-taxi es un servicio público de transporte de pasajeros individual, creado para atender las necesidades de transporte de los ciudadanos en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las personas desfavorecidas y discapacitadas, y

a su vez obliga a los poderes públicos a armonizar las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, evitando la competencia desleal, y protegiendo el derecho de libre elección del usuario y la libertad de gestión empresarial.

34. En lo referente al régimen tarifario aplicado en el servicio de auto taxi, la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en el punto 1 del artículo 13 indica que [literal]: "*La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros.*"
35. Según especifica la Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro, corresponde al Ayuntamiento de Madrid la fijación y revisión de las tarifas y suplementos del servicio que han de regir en el Área de Prestación Conjunta del Servicio de auto-taxi en la Comunidad de Madrid (folio 266).

IV.- CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO

36. Para acceder en transporte público de pasajeros al aeropuerto de Madrid-Barajas existen distintas opciones de transporte público que efectúan este recorrido, como son (i) la Línea Bus-Exprés de la Empresa Municipal de Transportes (ExEMT); (ii) Cercanías de la Red Nacional de Ferrocarriles de España, línea C1 (RENFE); (iii) varias Líneas de autobús de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (líneas 200 y 101, así como la Líneas: 822, 824, 827 y 828; EMT); (iv) Metro (línea 8); y (v) Servicio de auto taxi.

1. La Línea de autobuses ExEMT fue puesta en funcionamiento por la EMT en noviembre de 2010 (creada por Acuerdo de la Comisión Delegada del Consorcio Regional de Transportes adoptado el día 17 de noviembre de 2010), que conecta el centro de la ciudad de Madrid con el Aeropuerto de Barajas las 24 horas del día, de todos los días del año, y completando, de esta forma, la franja horaria nocturna que únicamente se prestaba por el servicio de transporte público de auto taxi (folio 287).

El recorrido que realiza esta línea exprés, consta de tres paradas en Madrid (en las ubicaciones de Atocha, Cibeles y O'Donnell) y otras tres en el aeropuerto (en las Terminales 1, 2 y 4), siendo la duración del viaje, entre los dos puntos máximos equidistantes, de 40 minutos aproximadamente. La parada de Atocha sólo se realiza durante el día.

Una vez en el Aeropuerto, la interconexión de las distintas terminales se presta de forma gratuita mediante autobuses de tránsito que unen las cuatro terminales.

El concepto de esta línea, es realizar un trayecto rápido con paradas en los tres puntos más céntricos de la ciudad que permite conectar con el resto de la red de transporte de Madrid, como son: metro, cercanías RENFE (en las estaciones de Atocha y de Recoletos) y las diferentes líneas de autobús urbano (folios 143 y 147).

Todos los autobuses de esta línea son nuevos, y se encuentran adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida. Así mismo, se admite equipaje sin pagar suplemento, de tamaño y forma admitidos según los estándares de Aviación Civil, es decir de peso inferior o igual a 23 kilos (folios 143 y 145).

Los autobuses de esta línea tienen una serie de características para diferenciarlos del resto de autobuses de la EMT como son: color amarillo de su carrocería, grandes portamaletas internos, información mediante indicadores en castellano e inglés y propulsión por gas natural. También cuentan, en su interior, con información de interés para el turista, como un plano de la ubicación y líneas de los transportes públicos colectivos regulares de pasajeros nocturnos conocidos en la jerga de la ciudad de Madrid como *búhos*, planos turísticos de la EMT en varios idiomas o los esquemas de las principales líneas de autobús.

En lo referente al horario. El horario diurno comprende desde las 6:00 horas a las 23:30 horas, y la frecuencia aproximada en días laborables es de 13 a 20 minutos, mientras que la frecuencia aproximada en sábados, domingos y días festivos es de 15 a 23 minutos (folio 144). El horario nocturno comprende desde las 23:30 horas a las 6:00 horas y la frecuencia aproximada en laborables, sábados, domingos y días festivos es de 35 minutos. En este horario nocturno la línea no tiene parada en Atocha, pero sí en Cibeles, donde se conecta con la red nocturna de la EMT (folios 143 y 144).

La línea Exprés cubre una necesidad del transporte público madrileño como es la conexión entre Madrid y su Aeropuerto, intensiva por la noche, ya que los servicios de metro no operan a partir de las 01:30 horas y los de la EMT finalizan a las 23:30 horas, franja horaria cubierta, hasta la puesta en funcionamiento de esta línea, sólo por el transporte público de servicio de auto taxi y por el vehículo particular o de alquiler.

Por lo que se refiere a las tarifas aplicables, en el momento en que se interpuso la denuncia este servicio tenía una tarifa especial de 2 euros y no estaba integrada en el sistema tarifario, por lo que no admitía abonos transportes (en todas sus modalidades), ni los abonos turísticos (en todas sus variedades), ni las tarjetas azules, ni los *metrobuses*. No obstante, a partir del 1 de mayo de 2012 el precio pasó a ser de 5 euros por persona y por trayecto, en aplicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Consorcio, en sesión de 11 de abril de 2010 y de Resolución de 18 de abril de 2012 del Director-Gerente del Consorcio, por la que se dispone la publicación de las tarifas que regirán a partir del 1 de mayo del presente año, en las empresas y servicios de transporte de viajeros dependientes del citado Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid (folios 141, 146 y 243).

2. Cercanías RENFE (línea C1). La línea C1 de cercanías fue inaugurada el 23 de septiembre de 2011 y conecta el centro de Madrid con la terminal T4 del aeropuerto de Barajas, uniendo de esta forma, el aeropuerto por tren de Cercanías a las estaciones de Atocha y Chamartín, y mejorando el transporte público colectivo regular de pasajeros al aeropuerto junto con la línea 8 de Metro y el citado ExEMT.

El recorrido que realiza la línea C1 es el siguiente (folio 150): Línea C1: Príncipe Pío - Pirámides - Delicias - Méndez Álvaro - Atocha - Recoletos - Nuevos Ministerios - Chamartín - Fuente de la Mora - Aeropuerto T4.

La inauguración de la línea de tren de cercanías entre Madrid y el Aeropuerto de Barajas, ha permitido que muchos madrileños que residen cerca de las estaciones no tengan que realizar los habituales transbordos de metro. También mejora las comunicaciones de aquellos turistas que lleguen o salgan de Madrid en los trenes de alta velocidad y media / larga distancia de RENFE. Con respecto al horario de esta línea, el primer tren sale de la Estación de Atocha a las 5:15 a.m. y el último sale del Aeropuerto a las 00:15 a.m.

3. Diversas líneas de autobús de la EMT (línea 200 y 101, y otras: 822, 824, 827 y 828). El Consorcio llevó a cabo durante el ejercicio 2004 una serie de actuaciones destinadas a mejorar la oferta de transportes públicos colectivos y regulares de pasajeros, entre ellas la creación de la nueva conexión entre el Intercambiador de Avenida de América y el Aeropuerto de Barajas, estableciendo una nueva línea denominada 200 (folio 178 del Exp.), integrada en su tarifa, con mínimas paradas en su itinerario y prestando una relación rápida al aeropuerto desde las tramas centrales.

Esta línea 200 es gestionada por la EMT, y su horario está comprendido entre las 5:00 (salida desde el intercambiador de Avenida de América) y las 23:30 horas (salida desde la terminal T4 del Aeropuerto), la frecuencia media comprende entre 11 y 14 minutos y el recorrido efectuado es el siguiente (folios 151, 152 y 246):

Ida: Príncipe de Vergara (María de Molina) — Avda. de América (Fco. Silvela) — Avd. de América (Arturo Soria) — Canillejas — Aeropuerto T1 - Aeropuerto T2 — Aeropuerto T4.

Vuelta: Aeropuerto T4 - Aeropuerto T3 — Aeropuerto T2 - Aeropuerto T1 — Canillejas — Avda. de América (Arturo Soria) — Avda. de América (Cartagena) — Avda. de América (Fco. Silvela) — Príncipe de Vergara (María de Molina).

Así mismo, la línea 101 fue inaugurada el 23 de mayo de 1990, y realiza el trayecto de Canillejas al Aeropuerto/Barajas, siendo su horario desde la 6:00 a las 23:45 horas, y su recorrido es el siguiente (folios 244 y 245): Canillejas (Área Intermodal de Canillejas) — Avenida de Logroño — Jardines de Aranjuez — Paseo Alameda de Osuna — Carabela — Avenida Hispanidad — Terminal T1 (Salidas Internacionales) — Terminal T2 (Salidas Nacionales) — Zona Industrial del Aeropuerto — Acuario — Barajas (Pza. Hermanos Falcó y Álvarez de Toledo).

También existe conexión entre el Aeropuerto y otros municipios, mediante diversas líneas de autobuses interurbanos como son (folio 244 del Exp.):

- Línea 822: Madrid Aeropuerto — Coslada — San Fernando de Henares.
- Línea 824: Madrid Aeropuerto — Torrejón de Ardoz.

- Línea 827: Madrid (Canillejas) — Alcobendas — Universidad Autónoma — Tres Cantos.

- Línea 828: Canillejas — Alcobendas — Universidad Autónoma.

Los horarios de estas líneas varían en función de la estación y de los días laborables, festivos o lectivos. En general el primer servicio empieza a las 6:00 a.m. y el último sale antes de las 23:00 p.m.

Estas líneas están más orientadas al trabajador o visitante habitual del aeropuerto.

4. Metro (línea 8). El aeropuerto Madrid-Barajas cuenta con una estación de Metro de la línea 8 Aeropuerto, cuya salida está situada en un punto intermedio entre las terminales.

El recorrido de esta línea es el siguiente: Nuevos Ministerios — Colombia — Pinar del Rey — Mar de Cristal — Campo de las Naciones — Aeropuerto T1 T2 T3 — Barajas — Aeropuerto T4.

El tiempo de viaje entre la estación Aeropuerto y el centro de Madrid (estación de Nuevos Ministerios) es aproximadamente de 12 minutos.

El horario de este servicio público de transporte colectivo regular de pasajeros durante todos los días del año es de 6:00 h de la mañana a 1:30 horas de la madrugada, excepto en algunas estaciones con un horario especial.

5. Servicio de auto taxi. La ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestre, establece que el taxi es un servicio público de transporte individual creado para atender las necesidades de transporte de los ciudadanos en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las personas desfavorecidas y discapacitadas, y a su vez obliga a los poderes públicos a armonizar las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, evitando la competencia desleal, y protegiendo el derecho de libre elección del usuario y la libertad de gestión empresarial.

En lo referente al régimen tarifario aplicado en el servicio de auto-taxi, la ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en el punto 1 del artículo 13 indica que [literal]: "*La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros.*"

Según especifica la Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro, corresponde al Ayuntamiento de Madrid la fijación y revisión de las tarifas, áreas tarifarias y suplementos del servicio que han de regir en el Área de Prestación Conjunta del Servicio de auto-taxi en la Comunidad de Madrid (folio 266).

En el caso que nos ocupa, la Subdirección General de la Oficina Municipal del Taxi del Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, aprobó las tarifas aplicables del servicio de auto-taxi para los ejercicios de 2011 y 2012, siendo las siguientes (folios 256 a 261).

37. El SDCM realiza una comparativa de precios de los diferentes medios de transporte público que prestan servicio de transporte entre el Aeropuerto y la ciudad de Madrid. Realiza la comparativa de precios que afectan al recorrido diurno, que es el más amplio del ExEMT, el cual comprende desde Atocha al Aeropuerto de Madrid Barajas, analizando el precio de este recorrido en los distintos medios de transporte público, utilizando un billete sencillo y añadiendo, en su caso, el suplemento al aeropuerto.

Así mismo, se indica el precio de este trayecto en la fecha de 10 de abril de 2011, que es cuando se interpuso la denuncia, periodo en el que se aplicaba la Resolución de 15 de diciembre de 2010 por la que se establecían las tarifas del transporte público correspondientes al ejercicio 2011, también se indican las tarifas aplicables a partir del día 1 de mayo de 2012 según lo especificado en la Resolución de 18 de abril de 2012 del Consorcio (folio 23 a 32).

MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Trayecto Atocha / Aeropuerto Madrid Barajas)	TARIFAS APLICABLES A 10-04-2011 (fecha de la denuncia) BOCM de 17 de diciembre de 2010	TARIFAS APLICABLES a partir del 01-05-2012 BOCM de 24 de abril de 2012.
LÍNEA BUS-EXPRÉS	2 €	5 €
CERCANÍAS RENFE(Línea C1)	2,5 €	2,4 €
LÍNEA 200 (*) Avd. de América	2 €(1 + 1)	3 a 3,50 €(1,50 + 1,50 a 2,00)
LÍNEA 101 (*) Canillejas	2 €(1 + 1)	3 a 3,50 €(1,50 + 1,50 a 2,00)
METRO (Línea 8)	2 €(1 + 1 de suplemento aeropuerto)	5€(2,00 + 3 de suplemento aeropuerto)
SERVICIO AUTO TAXI (**)	2 €(1 + 1 de suplemento aeropuerto)	Precio estimado: 27,15€(horario diurno de L a S hasta 21:00 horas.) a 37,81€(horario nocturno S desde 21:00 horas., D. y Festivos)

(*) Se aplica el precio de un billete sencillo hasta el final del trayecto de estas líneas, que es Avenida de América para la Línea 200 y Canillejas para la Línea 101 (1 euro), añadiendo el precio por la utilización de otro medio de transporte público (autobús de la EMT o metro) para realizar el trayecto de Avda. de América a Atocha y de Canillejas a Atocha, respectivamente (1 euro). De esta forma, si se utiliza un autobús de la EMT, el precio incluido es de 1 euro (precio existente en la fecha de la denuncia) y de 1,50 euros a partir de la entrada en vigor de la Resolución de 18 de abril de 2012 del Consorcio referente a la subida de tarifas en las empresas y servicios de transporte de viajeros dependientes del citado Organismo, y si se utiliza el metro, el precio incluido es de 1 euro (precio existente en la fecha de la denuncia) y de 2,00 euros a partir del 1 de mayo de 2012.

(**) Para calcular el precio del trayecto analizado en el servicio de auto-taxi se ha tenido en cuenta lo especificado en la información detallada sobre tarifas para los años 2011 y 2012 aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid, así mismo, se ha tenido en cuenta una distancia de 16,5 km desde la Estación de Atocha-RENFE a las Terminales T1, T2 y T3 del Aeropuerto de Barajas y de 22,4 km a la Terminal T4, siendo el tiempo empleado aproximado de 19 y 26 minutos respectivamente (folio 256 a 264).

Desde su creación en noviembre de 2010 este servicio de transporte público ha experimentado una creciente demanda, por lo que la EMT, a partir del día 9 de enero de 2012, aumentó el número de vehículos existentes para solucionar una

necesidad de demanda en las horas punta, ya que en 2011 esta línea transportó 1.275.000 usuarios.

A partir de enero de 2012, en días laborables, la línea exprés ha aumentado su servicio con un vehículo más, lo que ha permitido reducir el intervalo de paso entre autobuses de 15 a 13 minutos. En sábados, domingos y festivos (días en los que la EMT ha observado un mayor aumento de la demanda) la dotación de la línea se incrementa en dos autobuses, lo que facilita reducir el intervalo de paso en cinco minutos, pasando de 20 a 15 minutos (folio 265 del Exp.) [Literal]: "*Con este incremento de la oferta de servicio se reduce el tiempo de espera y aumenta la comodidad de los viajeros*".

De esta forma, la EMT garantiza la disponibilidad de autobuses para todos los viajeros, evitando aglomeraciones e incomodidades.

En el momento de su creación, se estimaba que la línea sería utilizada por 60.000 viajeros al mes, objetivo mínimo para que la línea fuera rentable. En agosto de 2011, esta línea transportó, aproximadamente, 140.000 viajeros, más del doble de lo previsto, y en su primer año de funcionamiento ha superado 1.300.000 usuarios.

Estos resultados contradicen las predicciones realizadas en su momento por Agetaxi (Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, con sede en Madrid, C/ Santa Engracia 84-86, constituida el 27 de Julio de 1979 por transformación de la Agrupación Provincial de Empresarios de Auto Taxi y Gran Turismo de Madrid, cuyo objeto social es la representación, defensa y fomento de los intereses peculiares determinados por la actividad económica o especialidad profesional de sus miembros), que consideraba el ExEMT como innecesario, ya que [literal]: "*hay medios suficientes para llegar al aeropuerto, y no es necesario poner más servicios*". El presidente de la Federación Profesional del Taxi (Asociación independiente, democrática y sin ánimo de lucro, que defiende las reivindicaciones de Titulares de Licencias de Auto-taxi de la Comunidad de Madrid, creada el 26 de enero de 1977 al amparo de la Ley de Asociaciones 19/1977 de 1 de abril), declaraba a su vez que [literal]: "*a estos autobuses les pasará como a los autobuses nocturnos, que muchos van vacíos*" (folio 240).

38. Bus-Exprés en otras Comunidades Autónomas y en Europa, breve referencia.

En los principales aeropuertos de las distintas Comunidades Autónomas existen líneas exprés de similares características a la que nos ocupa el presente expediente, así (folio 268 a 289):

En Barcelona opera el Aerobús del Aeropuerto (A1 y A2) cuyas paradas principales están situadas en el centro de la ciudad y son Plaza de Cataluña y Plaza de España, la franja horaria que atiende es de 5:30 a 01:05 horas, esta línea no funciona de noche, pero el servicio nocturno está cubierto por los autobuses de la línea N17 del Aeropuerto de Barcelona. El precio del billete por persona y trayecto cuesta 5,65 € el viaje de ida y 9,75 € el viaje de ida y vuelta.

En Palma de Mallorca, la línea 1 (Aeropuerto-Ciudad-Puerto) conecta el aeropuerto con los principales puntos de interés turístico de la ciudad y con el paseo marítimo. El horario comprende desde las 6:00 a las 2:10 horas. La tarifa es de 2,50 euros.

En Sevilla, el aeropuerto está conectado con el centro de la ciudad mediante la línea EA (Especial Aeropuerto), siendo la frecuencia de paso de 30 minutos (cada 15 minutos en horas punta) y el horario es de 5:15 a 00:15 horas. El precio es de 2,40 euros el billete sencillo y 4,20 euros el billete de ida y vuelta.

En Málaga, la línea A Exprés conecta el centro de la ciudad con el aeropuerto en 15 minutos, la tarifa es de 2 euros y el horario es de 6:00 a 00:00 horas. El servicio también se interrumpe durante la noche.

En Granada, la línea de autobús Granada-Aeropuerto conecta con el centro de la ciudad, este autobús tiene la salida desde el aeropuerto después de la llegada de cada avión. El precio del billete es de 3 euros.

En Alicante, la línea C-6 une el aeropuerto con el centro de la ciudad cada 20 minutos, durante todos los días del año, con parada en la estación de ferrocarril y otros puntos estratégicos de la ciudad. El horario es de 5:30 a 24:00 horas y el billete sencillo es de 2,70 euros.

En Bilbao, el servicio que une el Termibus de Bilbao con el aeropuerto es la línea Bizkaibus A-3247, su horario comprende desde las 5:25 a las 00:00 horas cada 30 minutos, y la tarifa es de 1,35 euros.

En Santiago de Compostela, la línea Aeropuerto-Santiago circula cada 30 minutos los siete días de la semana y comunica el centro urbano con el aeropuerto de Lavacolla. El horario es de 6:00 a 00:45 horas, y el precio es de 3 euros por trayecto o 5 euros si el billete es de ida y vuelta.

Se observa a su vez que no se da una cierta preocupación respecto a la comunicación Ciudad- Aeropuerto- Ciudad en horario nocturno en la mayor parte de las CCAA que tienen estos modelos parecidos de autobús Express. Ello se debe en gran parte al escaso flujo de tráfico aéreo que se produce desde las 00:30 horas a las 5:30 horas de la madrugada, a salvo, claro está, de los supuestos de Barcelona y Palma de Mallorca (así, respecto del total de la jornada diurna+nocturna en relación con el total de los vuelos durante el 2011, es de destacar el 49,7% de Barajas-Madrid, 34,4 % de El Prat- Barcelona y el 22,7% de Palma de Mallorca, según datos extraídos de la página web del Ministerio de Fomento. Sin olvidar la posible eliminación progresiva de vuelos nocturnos reflejado en el proyecto de "cielo único Europeo" (SES, Single European Sky) en fase de codecisión legislativa en la Unión Europea).

En este sentido, y según datos obtenidos en la página del Aeropuerto de Barajas, en relación con un día elegido al azar, como es el 17 de septiembre de 2012, el total de salidas en el período de las 00:30 horas a la una de la madrugada fue de 11 vuelos y de llegadas desde las 00:00 horas a las 6 de la madrugada fue de 18 vuelos.

Comparando los distintos precios antes relacionados, el SDCM observa que la desviación porcentual existente entre el precio por kilómetro de la línea exprés que opera en el aeropuerto de Madrid Barajas y los precios por kilómetro de las restantes líneas exprés analizadas, se sitúa en un intervalo de -63,33% a 16,67%, excepto en las líneas de Alicante y Santiago de Compostela donde el precio por kilómetro es el mismo que el aplicado en la línea bus exprés de Madrid.

39. Así mismo, en los principales aeropuertos de Europa también se presta un servicio de transporte público colectivo de pasajeros similar a la línea exprés que realiza la conexión con el centro urbano de las respectivas ciudades (folios 292 a 303).

Aeropuerto Heathrow — Londres. Los autobuses National Express realizan un servicio de lanzadera entre Londres y el Aeropuerto Heathrow, que va desde la Estación Victoria Coach hasta el Aeropuerto Heathrow cada 30 minutos. El primer autobús sale a las 7:30 am y el último a las 23:30 pm. Los servicios operan todos los días del año. El viaje dura de 40 a 60 minutos, dependiendo de la hora y el tráfico. El precio de este servicio es de 7£ (8,75 €) para un viaje sencillo y 10£ (12,50 €) para un viaje de ida y vuelta. Los niños pagan la mitad de las tarifas.

Durante la noche, en el periodo comprendido de 12:00 am a 5:00 am, no operan el metro ni otros medios de transporte público y es el autobús nocturno N9 el que conecta al Aeropuerto Heathrow con el centro de Londres. Este autobús circula cada 30 minutos desde la estación central de autobuses del aeropuerto hasta Trafalgar Square, la duración del trayecto es de 65 minutos aproximadamente. Se aplican las tarifas normales de autobús (1 £, equivalente a 1,25 €, con la tarjeta Oyster y 1,50 £ en efectivo, equivalente a 1,88 €) y se admiten abonos transporte travelcards.

Aeropuerto de Gatwick — Londres. La línea easyBus ofrece un servicio de autobuses directo y sin paradas entre el Aeropuerto de Gatwick y el oeste/centro de Londres, estación de metro de Earl's Court/West Brompton. Este viaje dura 1,05 horas y la frecuencia de paso es cada 15 minutos. Los billetes a tarifa más baratos se compran por el sitio web easyBus, y se venden a partir de 2 £ (2,50 €). También se pueden comprar en el mismo autobús el día del viaje en todas las paradas de Londres o en el mostrador de easyBus situado en la sala de llegadas, en este caso, el precio es de 10£ (12,50 €).

Aeropuerto de Charles de Gaulle — Paris. El Roissybus es un servicio especial de autobuses del RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens, (Compañía Arrendataria Autónoma de los Transportes Parisinos), es una empresa pública creada por el STIF (Sindicato de Transportistas de la T'e de France) para gestionar la red de Metro de París y otros transportes urbanos e interurbanos de la capital francesa y de su área metropolitana (banlieues), así como una parte de las líneas de RER (Réseaux Express Regional, ferrocarriles de cercanías de París). Estos autobuses operan entre las terminales 1, 2 y 3 del aeropuerto Charles de Gaulle y la rue Scribe cerca de la Opera Garnier en el centro de París.

El horario comprende desde las 6:00 am hasta las 23:00 pm, el Roissybus ofrece su servicio con una frecuencia de 15 a 20 minutos dependiendo de la hora del día. El tiempo de viaje es de aproximadamente 45 minutos, y la tarifa es de 10 euros.

Aeropuerto de Orly — Paris. Los autobuses RATP trabajan con una frecuencia mínima y tienen sus paradas en place Denfert- Rochereau. El Orlybus llega a la estación RER y de metro de Denfert-Rochereau durante todos los días de 06.00 a 23.30 horas. El billete cuesta 5,80€ y el tiempo de duración es de 25 minutos. Por otra parte, el Jetbus llega a la estación de metro Villejuif-Louis Aragón y su precio es de 5,15€. Los autobuses Air France operan todos los días de 06.00 a 23.30 y tienen

sus paradas en Orléans, Gare Montparnasse, Duroc y Gare des Invalides. El tiempo estimado del viaje es de 30 minutos y el billete tiene un coste de 7,50€.

Aeropuerto de Frankfurt City — Frankfurt. Los autobuses de línea regular paran en la Terminal 1 (frente a la zona de Llegadas) y en la Terminal 2 (frente a las salas de llegadas y salidas). En la parada de la Terminal 1 se puede tomar el autobús número 61 que llega hasta la Estación Sur de Tren de Frankfurt (Frankfurt Südbahnhof).

Aeropuerto de Fiumicino – Roma. Los autobuses de COTRAL (Consortio de Transporte Público del Lazio), enlazan el aeropuerto con distintas estaciones de metro de Roma, como son: la estación Cornelia, Tiburtina y Eur Magliana, y los costes del billete son 3,10€, 4,50€ y 2,50€ respectivamente para el trayecto a cada estación, estos precios se aplican a los billetes que se compran en el estanco del aeropuerto y si se compran a bordo del autobús, tienen un precio único de 7€. COTRAL también ofrece un servicio nocturno hacia Roma Termini y Tiburtina. Los autobuses de Terravisión realizan el recorrido a diario desde el aeropuerto de Fiumicino hasta Roma Termini y Tiburtina, en conexión con la línea de metro A en Lepanto. El precio es de 4 euros el billete sencillo y de 8 euros el billete de ida y vuelta.

El SDMC compara los precios de estos aeropuertos europeos y observa una desviación porcentual que se sitúa en el intervalo de -56,67% a 80,00%, siendo el precio más económico el aplicado en la línea de Terravisión del aeropuerto de Fiumicino y el más alto el aplicado en la Línea Air France del aeropuerto de Orly — París. En la línea easybus —Gatwick-Londres el precio del billete varía en función de la antelación a la fecha de viaje con que se adquiera el mismo. Los billetes se compran de dos formas, una mediante la página web easybus, en este caso, el precio mínimo del billete es de 2 libras (2,50 euros), y la otra forma de adquirir el billete es en el propio autobús en la misma fecha del viaje, esta es la opción más cara y supone un precio de 10 libras (12,50 euros). Esta última opción es la que se ha incluido para realizar esta comparativa, ya que en la línea bus exprés de Madrid Barajas el billete se adquiere únicamente en el autobús.

40. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia deliberó sobre la Propuesta de Archivo y falló esta Resolución en su reunión de 10 de abril de 2013.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- Objeto de la Resolución

El artículo 49.1 de la LDC dispone que el órgano de instrucción incoará expediente sancionador cuando observe indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en los artículos 1, 2 y 3 de la Ley en los hechos denunciados. En el número 3 del mismo precepto legal se añade que el Consejo, a propuesta de aquél, acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas cuando considere que no hay indicios de infracción.

En virtud del artículo 9 de la Ley de 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid (BOCM de 29 de diciembre de 2011),

quedó extinguido el Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunidad de Madrid, creado por la Ley 6/2004, de 28 de diciembre. Desde el uno de enero de 2012, el ejercicio de las funciones de instrucción de en materia de defensa de la competencia en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid ha sido asumido por la Consejería competente en materia de comercio interior, esto es, por la Consejería de Economía y Hacienda, y en concreto, dentro de la Viceconsejería de Economía, Comercio y Consumo, por la Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica, y de conformidad con los arts. 12.2 y 24 de la LDC y la Disposición Transitoria Única de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, la resolución de los expedientes instruidos por aquélla Dirección corresponde al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia

En su Propuesta de fecha 20 de septiembre de 2011, el SDCM propone a este Consejo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.3 de la LDC, la no incoación del procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones que dieron lugar a la apertura de esta IR MAD 04/11 Bus Exprés, por no observar en la misma indicios de infracción de la mencionada Ley.

Por consiguiente, el objeto de esta Resolución es resolver si la Propuesta de Archivo formulada por el SDC es conforme a Derecho.

Segundo.- Valoración jurídica del órgano de instrucción

El SDCM analiza, en primer lugar, si la conducta objeto de la denuncia, a la vista del resultado de las actuaciones realizadas, presenta indicios de infracción del art. 2 de la LDC, que declara prohibida la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional.

El SDCM considera que como consecuencia de la diversidad de alternativas posibles en jornada de día por distintos medios de transporte colectivo público y regular de pasajeros, se hace inviable una situación de dominio respecto a la línea denunciada ExEMT.

En relación con la jornada comprendida entre las 23:30 y 6:00 horas, el SDCM entiende que es cierto que la única alternativa posible de transporte público colectivo regular de pasajeros, respecto al transporte público individual del auto-taxi, viene estando representado desde su creación por la línea ExEMT, lo que permitiría un enjuiciamiento desde la perspectiva de la dominancia. Es decir, el SDCM parte de la posible existencia de una posición de dominio de ExEMT en un mercado relevante definido por servicio y geografía como el de transporte público colectivo y regular de pasajeros, en franja horaria nocturna, y entre los destinos de Madrid Aeropuerto- Aeropuerto Madrid.

Partiendo de estas premisas, el SDCM entiende que la información traída al expediente no permite acreditar de forma suficiente que se haya realizado una política o práctica de abuso por parte de ExEMT respecto de otras posibles vías alternativas de transporte de pasajeros también público, colectivo y regular, que hubiesen pretendido instalarse en misma franja horaria y destinos.

Respecto a los posibles efectos anticompetitivos en relación con el servicio de autotaxis, el SDCM considera que la propia naturaleza y circunstancias que reviste el mercado relevante de transporte público, colectivo y regular de pasajeros - transporte que se referencia incluso en los servicios obligatorios de los municipios de más de 50.000 habitantes (Art. 26.1 d) de la LBRL) - hace que toda comparativa con los autotaxis pueda resultar temeraria al estar incluyendo, por vía de esta analogía, indirecta e incorrectamente, en un mismo mercado relevante ambos servicios, eludiendo la prestación diferenciada que de transporte de ciudadanos ofrece cada una de ellas.

Por otro lado, atendiendo al hecho de que los denunciados aluden a la realización por parte del ExEMT conductas de competencia desleal que pudieran infringir el art. 3 de la LDC, el SDCM analiza si pudiera haber indicios de infracción de este precepto.

Con cita de diversas sentencias y resoluciones en materia de competencia, el SDCM considera que la actuación denunciada no resulta contraria al interés público, que identifica aquí con el interés de los consumidores o usuarios, pero además aprecia que la actuación del Ayuntamiento de Madrid no parece posible enmarcarla en ninguno de los supuestos de competencia desleal que establece la Ley 3/1991, de Competencia Desleal, ni tampoco en su cláusula general, en la medida en que la Línea ExEMT está orientada, principalmente, a los viajeros de low cost y a los trabajadores habituales del aeropuerto, e inexistente hasta fechas recientes en la que el consumidor tan solo podía ver satisfecha su demanda en las ofertas del servicio público individual de pasajeros representado por los autotaxis.

En definitiva, a juicio del SDCM la conducta denunciada no cumple ninguno de los presupuestos o elementos del tipo del art. 3 de la LDC.

Tercero.- Valoración jurídica del Consejo

El Consejo coincide con el SDCM en que procede el archivo de las presentes actuaciones reservadas, que considera más que suficientes para descartar la existencia de indicios de infracción alguna de la LDC.

El SDCM ha realizado un exhaustivo análisis de los distintos medios de transporte que pueden utilizar los usuarios para desplazarse desde del Aeropuerto de Barajas a la ciudad de Madrid o viceversa, y establece una delimitación temporal y de producto del mercado relevante que, en líneas generales, el Consejo comparte.

Ahora bien, dada la naturaleza pública de las entidades denunciadas y la concreta conducta que motiva la denuncia (la fijación del precio inicial del servicio de la línea ExEMT), así como la intensa regulación a la que está sometida en general la actividad de transporte público regular de viajeros por carretera, antes de cualquier análisis del carácter restrictivo de la conducta objeto de la denuncia, es preciso plantearse si la actuación investigada está sometida al Derecho de la competencia. Es decir, si el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid (a través del Consorcio de Transportes) han actuado, en relación con la conducta denunciada (fijación del precio del billete de la Línea ExEMT), como operadores económicos sometidos a la legislación de defensa de la competencia, o bien como reguladores y, por tanto, situados extra muros de la LDC.

Como señala el SDCM, la Línea ExEMT fue creada por Acuerdo de la Comisión Delegada del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) adoptado el 17 de noviembre de 2010, estableciendo como precio del servicio una tarifa especial de 2 euros, que los denunciantes califican de acto de competencia desleal contra el servicio de taxi y el resto de servicios de transporte que operan en el Aeropuerto de Barajas.

El CRTM fue creado como Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid mediante la *Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid*, que le dota de personalidad jurídica y patrimonio propios, con el objeto de que articule la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos de la misma en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros.

De acuerdo con esta Ley (art. 2.2), son funciones del CRTM entre otras: a) La planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros, definiendo las directrices de la política a seguir; la programación de las inversiones y la supervisión de los correspondientes proyectos; c) La elaboración y aprobación de un marco tarifario común que defina los ingresos tarifarios a percibir de los usuarios; g) La distribución entre las empresas públicas dependientes del Consorcio, de los ingresos por tarifas y la realización de compensaciones que procedan entre todo tipo de empresas, como consecuencia de los sistemas tarifarios combinados que se establezcan; h) El establecimiento de un régimen especial de compensación económica a las empresas que tengan asignada una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio; i) El control de los ingresos y los costes de las empresas prestadoras del servicio a los efectos de lo dispuesto en los dos apartados anteriores.

De acuerdo con este marco normativo, el Ayuntamiento de Madrid ha señalado, a requerimiento del SDCM, que *"(...) las inversiones realizadas en la línea bus exprés se financian a través del CRTM mediante subvenciones de capital aportadas por las Administraciones Públicas y los costes reales de explotación de esta línea, tales como mantenimiento, combustible, entre otros, se cubren en su totalidad con el incremento de precio a 5 euros [vigente desde el 1 de mayo de 2012], ya que la tarifa media de equilibrio de los servicios que presta la EMT asciende, según lo indicado por el CRTM a 1,0760 euros, importe mínimo a recaudar para cubrir los costes reales de explotación"*.

Conforme a la consolidada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), un organismo público puede considerarse una empresa sólo por lo que respecta a una parte de sus actividades, cuando éstas deban calificarse de actividades económicas y tal actividad puede dissociarse del ejercicio de sus prerrogativas de poder público. Por el contrario, si dicha actividad económica es indisoluble del ejercicio de sus prerrogativas de poder público, todas las actividades ejercidas por dicho organismo permanecen actividades vinculadas al ejercicio de esas prerrogativas (entre otras, STJUE de 12 de julio de 2012, C-138/11, *Compass-Datenbank GmbH*).

El Consejo considera que esta es la circunstancia que concurre en este expediente, en la medida en que el acuerdo del CRTM de creación de la línea Bus Exprés y la fijación de la tarifa por la prestación del servicio son actividades que no son dissociables del ejercicio por dicho órgano de prerrogativas de poder público otorgadas de forma

expresa mediante Ley, y por ello actividades sustraídas del ámbito de las potestades sancionadoras de la Autoridad de competencia.

En todo caso, la completa instrucción realizada por el SDCM muestra que la fijación de la tarifa no presenta indicios de que pudiera alterar la competencia en el mercado definido, que de ser el caso podría motivar el ejercicio por esta Comisión de otras potestades que le reconoce la legislación de defensa de la competencia.

En mérito a lo que antecede, vistos los preceptos citados y los de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia.

HA RESUELTO

PRIMERO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar el expediente IR MAD 04/12, *Bus Exprés*, iniciado por el Servicio de Defensa de la Competencia de la Dirección General de Economía, Estadística e Innovación de la Comunidad de Madrid, a raíz de la denuncia presentada D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX], D. [XXX] y D. [XXX], todos ellos titulares de Licencia de auto-taxi del Área de Prestación Conjunta del Ayuntamiento de Madrid, contra el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid, al no apreciar en las actuaciones denunciadas indicios de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica de la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad de Madrid, a los denunciantes y denunciados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que puede interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.