

## **RESOLUCION EXPTE. SA MAD 07/12 ASOCIACION GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID**

### **CONSEJO**

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente  
D<sup>a</sup>. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta  
D. Julio Costas Comesaña, Consejero  
D<sup>a</sup>. M. Jesús González López, Consejera  
D<sup>a</sup>. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera  
D. Luis Díez Martín, Consejero

En Madrid, a 12 de septiembre de 2013

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (el Consejo) con la composición ya expresada y siendo Ponente Dña. Pilar Sánchez Núñez, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente de información reservada SA MAD 07/12 ASOCIACION GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID iniciado por el Director General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid (en adelante DGEIT), a raíz de la denuncia formulada por ASOCIACION GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID contra AEROCITY-RYANAIR, GRUPO F. TOMÉ, MADRID 24 DRIVER, MAXI MOBILITY SPAIN, SL y dos vehículos identificados mediante matrícula y modelo, por incurrir en prácticas que podrían estar prohibidas por el artículo 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### ***Infracción denunciada***

1. El 6 y 7 de septiembre de 2012 la Dirección General de Consumo de la Comunidad Autónoma de Madrid recibe dos escritos de la ASOCIACION GREMIAL DE AUTO-TAXI DE MADRID denunciando:
  - Que dos vehículos particulares, un Opel de color azul oscuro, con Matrícula 0253-CBV, y un Megane de color gris metalizado con Matrícula 7187-FPZ, que trabajarían en la zona Centro y que presuntamente están prestando servicio de transporte de viajeros, contratados por hoteles de la zona Centro para, sobre todo, hacer traslados al Aeropuerto de Madrid-Barajas, podrían no poseer autorización para el traslado de viajeros, y
  - Que las empresas AEROCITY-RYANAIR, GRUPO F. TOMÉ, MADRID 24 DRIVER, MAXI MOBILITY SPAIN, SL estarían incurriendo en competencia desleal, cada una por una conducta diferente, pero todas ellas relacionadas con

el transporte de viajeros punto a punto en el entorno de Madrid y estaciones de tren, aeropuerto, hoteles, etc.

2. El 28 de septiembre de 2012 el Servicio de Defensa de la Competencia de la Competencia, Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica, Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad de Madrid (en adelante, SDCM), recibe traslado de las denuncias al considerar la DG de Consumo que no es el órgano competente para resolver, señalando: *“para el trámite que estimen oportuno en el ámbito de sus competencias y en concreto sobre la no disposición de los permisos reglamentarios por parte de la empresa reclamada para ejercer la actividad de transporte de viajeros.*

*Asimismo se ha remitido copia del expediente a la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid para que conozcan sobre la no disposición por parte de la empresa reclamada de los permisos reglamentarios para ejercer la actividad de transporte de viajeros.*

*Todo ello sin perjuicio de las actuaciones que se lleven a cabo desde esta Dirección General de Consumo para vigilar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de consumo.”*

3. Tras el oportuno trámite de asignación de competencia, el SDC inició una 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 (folios 19 y ss del exp.).
4. El 13 de noviembre de 2012 se requiere a las empresas denunciadas (Madrid 24 Driver, Grupo F.Tomé, Maxi Mobility Spain, S.L. y Aerocity, S.L.) con el fin de conocer si la realización de la actividad objeto de la denuncia se lleva a cabo cumpliendo con la normativa reguladora de la misma (folios 19 a 24; 28 a 30 y 34 a 36 del exp.). Todas las empresas denunciadas y requeridas en el procedimiento de Información Reservada responden a los requerimientos en forma y plazo, salvo Madrid 24 Driver a quién no se pudo realizar la entrega, indicándose en el Certificado de recepción que se devuelve por domicilio desconocido (folio 21 del Exp.).
5. El 8 de noviembre de 2012 se requiere a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid en relación con las matrículas de los dos vehículos denunciados en los mismos escritos (folios 25 a 26 del Exp.).
6. Los días 13 y 22 de noviembre de 2012 se envían requerimientos para la subsanación de la denuncia a la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid (folios 31,32,33,37,38 y 39 del Exp.), con el objeto de que la denuncia cumpla con los requisitos a los que se refiere el artículo 49 de la LDC y el artículo 25 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (en adelante, RDC), a los efectos de la acreditación del poder de representación del firmante de las denuncias y de poder notificar a

una de las empresas denunciadas (Madrid 24 Driver), Dichos requerimientos de subsanación de denuncia fueron notificados a la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid el 16 de noviembre y 27 de noviembre de 2012, no siendo contestados por la entidad.

7. El 18 de abril de 2013 se envían requerimientos de Información reservada a distintos Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid cercanos al Distrito de Barajas (folios 128 a 138). Dichos requerimientos fueron debidamente respondidos por los Ayuntamientos requeridos en forma y plazo (folios 139 a 150).
8. El resultado de la investigación revela los siguientes hechos:

### ***Sobre el Denunciante***

Por una parte, la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, que publicita en su web "www.gremial-taximadrid.com " ser la Asociación mayoritaria del sector de auto-taxi en Madrid con la finalidad (objeto social), de representación, defensa y fomento de los intereses peculiares determinados por la actividad económica o especialidad profesional de sus miembros (personas naturales o jurídicas que se dediquen a la actividad de transporte de viajeros en Auto-Taxi en Madrid y su Provincia), en cuanto denunciante.

### ***Sobre los Denunciados***

Por otro lado, dos vehículos particulares y las mercantiles Cabify (Maxi Mobility Spain, S.L), Grupo F. Tomé, Aerocity-Ryanair y Madrid 24 Driver, en cuanto denunciados.

#### **MAXI MOBILITY SPAIN, S.L.**

En su respuesta al requerimiento de información (folios 40 a 84 del exp.) indica que es la empresa titular de la aplicación CABIFY, y que su objeto social es [literal] (folio 40 del exp.):

*“a) El desarrollo, realización, prestación y comercialización de todo tipo de aplicaciones para terminales móviles incluyendo, a título meramente enunciativo, servicios de intermediación de transporte de viajeros y de geolocalización.*

*b) La realización y prestación, a través de líneas telefónicas e informáticas, de toda clase de servicios, estudios y proyectos de mercado”.*

Expone la mercantil en el escrito, que a través de la aplicación informática CABIFY, que actúa como mecanismo de reserva anticipada, son intermediarios entre el solicitante del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor y el prestador de dicho servicio. Indica a su vez la mercantil (folio 41 del exp.) que posee todos los permisos y autorizaciones para el desarrollo de sus actividades, y aporta el certificado de la Subdirección General de Empresas y Actividades Turísticas de la Comunidad de Madrid adjuntando copia de las licencias y de los contratos de los conductores con los que trabajan (folios 62 a 84 del exp.).

### AEROCITY, S.L.

En su respuesta al requerimiento de información indica que se trata de una mercantil cuyo objeto social consiste en el ejercicio de las actividades propias de las agencias de viajes minoristas y mayoristas, así como el ejercicio de actividades de mediación y/o organización de servicios turísticos, y adjunta el documento de concesión de la licencia (folios 88 a 91 del exp.).

En su calidad de agencia de viajes, AEROCITY contrata con las empresas especializadas en alquiler de vehículos con conductor que cuentan según se informa en el escrito de respuesta, con sus correspondientes licencias.

### F. TOMÉ, S.A.

En su respuesta al requerimiento de información detalla el objeto social de la empresa (folio 86 del exp.) [literal]:

*“La sociedad que se constituye tiene por objeto: a) Compra y venta, importación y exportación, de todo tipo de vehículos automóviles, nuevos y usados, por cuenta propia o de terceros; b) Actividades de conservación y de reparación de dichos vehículos, y el servicio técnico posterior a la venta; c) Compra y venta de repuestos y accesorios, para los citados vehículos; d) y cualesquiera otras actividades, relacionadas, directa o indirectamente con las anteriores (...).”*

Indica la empresa denunciada que el servicio de transporte de viajeros tiene la consideración de transporte privado complementario, concepto contemplado en el artículo 102 de la LOTT (folio 86 del exp.) y se engloba dentro de lo que califican como un servicio posventa al cliente.

Se presenta documentación acreditativa de la calificación de los vehículos en los que se realizan dichos transportes que han pasado de vehículos mixtos a turismos (folio 118 a 126 del exp.), y en el escrito de respuesta de la Subdirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid (folio 110 del exp.) se expone [literal]:

*“Por el contrario, si el transporte se realizara en vehículo de turismo, e igualmente cumpliera con los requisitos del artículo 157 del ROTT, el transporte estaría exento de autorización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.2c) del ROTT.”*

### MADRID 24 DRIVER

No se dispone de información, al no haber sido notificado el requerimiento de información a su destinatario, siendo devuelto al SDC indicándose en el acuse de recibo que no se realiza la entrega por domicilio desconocido.

Respecto de los dos vehículos particulares denunciados, la Jefatura de Tráfico de Madrid integrada en la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, remite informes de los vehículos denunciados (folios 105 a 109 del exp.) indicando las características de los vehículos y el nombre de sus titulares. A su vez, la Subdirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid indica (folio 117 del exp.) que no tienen constancia de que se haya iniciado ningún expediente

administrativo para el otorgamiento de autorizaciones de transporte en relación con los dos vehículos denunciados.

### **Sobre los mercados afectados por las conductas denunciadas**

El SDCM expone en su informe que:

*“La actividad desarrollada por dos de las empresas denunciadas, concretamente Cabify (Maxi Mobility Spain, S.L) y Aerocity S.L. consiste en la prestación de servicios de intermediación de transportes de viajeros.*

*En el caso Maxi Mobility Spain, S.L. es titular de la aplicación informática Cabify, que se utiliza como mecanismo de reserva anticipada por parte del usuario, generándose una hoja de ruta que es enviada a los conductores que se encuentran disponibles en el momento de la reserva.*

*Y en el caso de AEROCITY, entre sus actividades realiza la mediación en la venta de billetes y reserva de plazas en toda clase de medios de transporte.*

*Dichas actividades (de Maxi Mobility Spain, S.L. y Aerocity S.L.) responden al calificativo de "Actividades de mediación" a las que se refieren los artículos 119 a 123 de la LOTT." (...)*

Consecuentemente establece como objeto de análisis en este expediente el transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo que comprende dos tipos de operadores, los prestadores del servicio de autotaxi y los prestadores del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor.

La Asociación denunciante opera en el mercado de auto-taxi y el denunciado en el de arrendamiento de vehículos con conductor. Se trata de dos actividades reguladas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT) y en la normativa que la desarrolla.

### **Sobre la regulación de estos servicios y las empresas denunciadas**

En cuanto al arrendamiento de vehículos con conductor en la región de Madrid, expone:

*“La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se encuentra regulada en la LOTT que se desarrolla en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la LOTT (en adelante, ROTT, teniendo en cuenta la modificación operada por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio) y en la Orden de FOM/36/2008, de 9 de enero (modificada con anterioridad a la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012, por la Orden FOM 3203/2011 de 18 de noviembre) por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, Orden de FOM/36/2008).*

*El modelo regulatorio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se rige en la Comunidad de Madrid por la normativa estatal aunque esta Región asumió en el artículo 26.5 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, la competencia legislativa plena sobre ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrollara íntegramente en su territorio, todo ello conforme a la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española.*

*Las autorizaciones para el ejercicio de dicha actividad se conceden por la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid aunque, según indica al SDC la citada Consejería [literal] (folio 110 del exp.):*

*(...) en la actualidad y en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, no es posible el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor."*

Y añade:

*"El título-licencia de Agencia de Viajes para realizar dicha actividad se tramita en la Comunidad de Madrid por la Dirección General de Turismo de la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura, de acuerdo con el artículo 21.3 de la Ley 1/1999, de 12 de marzo, de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid así como con el Decreto 99/1996, de 27 de junio, modificado por el Decreto 214/2000 de 21 de septiembre.*

*Según los datos suministrados al SDC las empresas Maxi Mobility Spain, S.L y Aerocity S.L. tienen capacidad para operar como Agencias de Viaje con sus correspondientes licencias (folios 62 y 91 del Exp.)".*

*"Otra de las actividades objeto de la denuncia, concretamente la de la empresa F. Grupo Tomé, se califica en la LOTT y en el ROTT como "Transportes privados complementarios" en los términos recogidos en los artículos 102 y 103 de la LOTT así como los artículos 41.2 c) y 157 del ROTT. Los transportes privados complementarios, son definidos como aquellos que tienen por objeto desarrollar adecuadamente las actividades principales, en el marco de sus actuaciones generales, ya que la finalidad principal de las mismas no es el transporte. Dichos transportes han de realizarse cumpliendo con una serie de requisitos a los que se refiere el artículo 102.2 de la LOTT, acreditándose por F.Grupo Tomé el cumplimiento de los mismos tal y como se indica en el escrito de respuesta al requerimiento de información reservada (folio 86 del Exp.). Estos requisitos son los siguientes: a) El servicio de transporte es realizado por la empresa F. Grupo Tomé, b) se ofrece exclusivamente a los clientes cuando llevan a reparar sus vehículos (de las marcas Audi y Volkswagen) a sus talleres, c) realizándose el transporte desde las instalaciones de la empresa hasta diversos puntos que permiten a los clientes enlazar con un transporte público, d) el servicio se presta con vehículos propiedad de la empresa y adaptados como turismos, e) conducidos por personal de la misma y f) se prestan de forma gratuita".*

Y con respecto a la regulación aplicable al **servicio de auto-taxis en la Región de Madrid, expone:**

Que es de aplicación la normativa estatal, la LOTT y el ROTT, así como la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (en adelante, LOCCAM). Y en Madrid, por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 28 de noviembre de 2012 se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi (en adelante, Ordenanza), que se dicta de acuerdo con lo dispuesto en la normativa anteriormente mencionada, concretamente en el artículo 4 de la LOCCAM así como en la Disposición Final Primera del RD 74/05 y en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

En el artículo 3 de la Ordenanza se indica [literal]: “*Para la prestación del servicio de taxi se requiere la obtención de la licencia de auto-taxi cuyo otorgamiento corresponde al Ayuntamiento de Madrid.*”

#### **Sobre la información remitida por los Ayuntamientos cercanos al aeropuerto**

*“Cuatro de los Ayuntamientos (Paracuellos de Jarama, Tres Cantos, San Sebastián de los Reyes y Alcobendas) indican que pertenecen al Área Unificada de Prestación Conjunta del Servicio de Auto-Taxi de Madrid (folios 139, 141, 142 a 145 y 146 del exp.).*

*El Ayuntamiento de San Fernando de Henares expone en su escrito de respuesta (folio 140 del exp.) que dicho municipio no tiene aprobada ninguna norma reguladora de la actividad de auto-taxi y que no ha concedido ninguna licencia en la localidad.*

*El Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz se rige por la legislación del Estado y de la Comunidad de Madrid en los términos del Artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, contando a la fecha con un total de 36 licencias municipales de auto-taxi. No tiene datos que reflejen servicios en auto-taxi al Aeropuerto de Barajas (folio 148 del exp.).*

*El Ayuntamiento de Alcalá de Henares indica en su escrito de respuesta que el número total de licencias de auto-taxi asciende a 71 desde el año 2006 y se rige por la Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro, de 7 de mayo de 2007. Expone que no disponen de datos relativos a los servicios realizados por auto-taxis de ese municipio al Aeropuerto de Barajas (folio 149 del exp.).*

*El Ayuntamiento de Coslada indica que no hay regulación municipal del servicio público de auto-taxi en dicha localidad, por lo que se rige por la normativa estatal y autonómica existente. No tiene datos sobre servicios realizados al Aeropuerto de Barajas en el trienio 2010 a 2012 ni en años anteriores e informa de la inexistencia de licencias de auto-taxi expedidas por dicho Ayuntamiento en el período 2010-2012 (folio 150 del exp.).*

### **Sobre la valoración del SDCM**

El SDCM constata que de las cuatro empresas denunciadas, salvo Madrid 24 Driver, que no ha contestado a los requerimientos de información (y constando como domicilio desconocido), las demás han acreditado los permisos correspondientes para el desarrollo de su actividad. Y respecto a los dos vehículos denunciados, la SG de Transporte de la Comunidad de Madrid no tiene constancia que se haya iniciado expediente alguno para solicitar autorizaciones de transporte.

Respecto a la denuncia centrada en los dos vehículos que supuestamente actúan como vehículos de alquiler con chofer sin licencia para ello, dice que “(...) *ni de la información recabada, ni del contenido de la denuncia puede concluirse la existencia de pruebas suficientes para iniciar un procedimiento sancionador.*”

Respecto al resto de las conductas denunciadas, y pese al desistimiento del denunciante, al no subsanar su denuncia a requerimiento del SDCM, éste examina si se podría estar incurriendo en conductas contrarias a la LDC y a la normativa de competencia desleal. Y tras reproducir el contenido del art.3 LDC señala:

*(...) “Parece, pues, advertirse, que sólo el falseamiento que afecta o pueda afectar a la implantación y mantenimiento de la libre competencia y del proceso competitivo relevante a los efectos del artículo 3 de la LDC, es el que podría comprometer los intereses públicos relativos a la libre competencia”.*

Y concluye que:

*“aunque queda justificada la existencia de un interés general (**en la medida que el sector denunciado coincide en el citado segmento 3, con un sector calificado de interés general**), no concurre en la presente denuncia, ningún aspecto o conducta que justifique la aplicación del artículo 3 de la LDC, al no quedar acreditado con prueba suficiente, como seguidamente se señala, que las conductas objeto de la denuncia puedan incluirse en supuesto de competencia desleal en los términos que dispone el artículo 15 de la LCD.*

*(...)*

*Con los datos recabados en el presente expediente no se puede concluir ningún comportamiento que pueda calificarse como desleal conforme a lo establecido en la LCD.*

*Las empresas denunciadas llevan a cabo actividades diversas, todas ellas reguladas en la LOTT y el resto de normas que la desarrollan, así como en las leyes y reglamentos aprobados en la Comunidad de Madrid. Dichas empresas acreditan el cumplimiento con la normativa reguladora en el desempeño de dichas actividades económicas, así:*

*1º Concretamente dos de las denunciadas, tal y como se indica en el apartado de datos recabados, MAXI MOBILITY SPAIN, S.L. y AEROCITY S.L., desarrollan en materia de transportes actividades calificadas como “Agencias de Viaje” en la*

*LOTT y aportan documentación que acredita su desarrollo con las licencias pertinentes.*

*2º) Por lo que se refiere a la empresa F. TOMÉ S.A., realiza en materia de transportes lo que se califica en la LOTT como "transportes privados complementarios" y no requiere de autorización al realizarse en vehículos adaptados como turismos. Todo ello debidamente acreditado tal y como se indicó de nuevo en el apartado de datos recabados.*

*3º) En relación con los dos vehículos denunciados tal y como se ha indicado anteriormente, ni del contenido de la denuncia, ni de la información recabada puede concluirse la existencia de pruebas suficientes para iniciar un procedimiento sancionador.*

*Para el SDC no se dan respecto de los dos vehículos denunciados, indicios suficientes que desvirtúen con prueba acabada de culpabilidad (...) más allá de un duda razonable, el Principio de presunción de inocencia (SSTC 146/2003, de 14 de julio y 66/2007, de 27 de marzo; STS Sala 3a, de 15 de julio de 1998), o que permitan señalar un " mínimo probatorio de cargo" (FD 2º de la Resolución de la CNC en el Expediente 462/1999, Autoescuelas de Tenerife, de 23 de mayo de 2000). No pudiéndose admitir tampoco la prueba de presunción que bajo indicios permite la doctrina del Tribunal Constitucional y de la CNC, cuando se cumplen determinados requisitos razonables que en este caso no tienen cabida (así, las Sentencias, entre otras, 174/1985 y 175/1985, ambas de 17 de diciembre, 169/1986, de 22 de diciembre y 150/1987 de 1 de octubre; como las Resoluciones de la CNC, entre otras, de los Expedientes 363/1990, Productos Veterinarios, de 12 de julio de 1990; 241/1991, Aceites, de 8 de julio de 1992; 283/1990, Comisiones Bancarias, de 30 de abril de 1993; 352/1994, Industrias Lácteas, de 3 de junio de 1997; 384/1996, Material eléctrico de Murcia de 28 de julio de 1997; 584/2004, Autoescuelas de Extremadura, de 16 de febrero de 2005; 598/2005, Panaderías de Valencia, de 18 de octubre de 2006 y 600/2005, Panaderías de Cuenca, de 18 de julio de 2006)".*

- 9.** El 26 de junio de 2013, el SDCM, tras la investigación y valoración de los hechos antes expuesta, dicta Propuesta de Archivo, que eleva al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, junto con la denuncia y las actuaciones practicadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 27 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero. Dicha propuesta, de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consiste en la no incoación del procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones seguidas como consecuencia de la denuncia presentada por la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, por considerar que no hay indicios de infracción de la mencionada Ley ni de la normativa reguladora de la competencia desleal.
- 10.** El Consejo deliberó y falló esta resolución el 30 de julio de 2013.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### **PRIMERO.- Competencia ejecutiva de la Comisión Nacional de la Competencia**

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 1 de enero de 2012, el ejercicio de las competencias 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, la Consejería de Economía y Hacienda y, en concreto, por la Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica.

Por lo tanto, de conformidad con los artículos 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 Competencia del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, las funciones de instrucción en materia de defensa de la competencia son responsabilidad de la citada Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica, residiendo las competencias de resolución de los expedientes en la misma materia en este Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia.

### **SEGUNDO.- Valoración Jurídica**

El Servicio de Defensa de la Competencia de la Comunidad Autónoma de Madrid concluye en su propuesta de Archivo, tras haber llevado a cabo cuantos actos de investigación se consideran necesarios para valorar si concurren indicios suficientes de una conducta contraria a la LDC, que tales indicios no existen. Respecto a los dos vehículos denunciados por realizar una actividad para la que no tendrían la pertinente autorización, ni siquiera se ha presentado prueba indiciaria alguna de que desarrollen la actividad denunciada.

Respecto a las demás empresas denunciadas, las que están operativas presentan sus permisos y licencias de actividad necesarias, y si bien es cierto que algunas de las actividades que desarrollan, como es la prestación de servicios relacionados con el alquiler de coches con conductor, pueden resultar en competencia con los servicios que prestan los taxis en la Comunidad de Madrid, en ningún caso puede ello ser valorado como una conducta que afecte negativamente a la competencia efectiva en el mercado de los servicios de transporte en taxi, en el que opera el gremio que ha presentado la denuncia.

Por lo tanto, a la vista de la denuncia presentada y del análisis de los hechos realizado por el SDCM, el Consejo no aprecia indicios racionales de infracción de la Ley 15/2007. Y no existiendo, pues, indicios de prácticas restrictivas prohibidas por la Ley de Defensa de la Competencia en la información que consta en este expediente, el Consejo considera ajustada a Derecho la Propuesta de Archivo de las actuaciones

reservadas realizadas en el marco del expediente SA MAD/07/12 ASOCIACION GREMIAL DE AUTO-TAXIS DE MADRID.

Por todo cuanto antecede, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, este Consejo

### **HA RESUELTO**

**ÚNICO.-** No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas en el expediente SA MAD/07/12 ASOCIACION GREMIAL DE AUTO-TAXIS DE MADRID por el Servicio de Defensa de la Competencia de la Dirección General de Economía, Estadística e Innovación Tecnológica de la Comunidad Autónoma de Madrid, como consecuencia de la denuncia presentada, por considerar que no hay 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 Comunidad de Madrid y notifíquese al denunciante y denunciado haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.