

## **RESOLUCION**

### **Expediente SACAN/0018/12 TAXIS TENERIFE**

#### **Consejeros**

D<sup>a</sup>. María Ortiz Aguilar

D. Benigno Valdés Díaz

D<sup>a</sup>. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain

#### **Secretario**

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 21 de marzo de 2014

**LA SALA DE COMPETENCIA** de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición ut supra, ha dictado esta Resolución en el marco del Expediente Sancionador SACAN/0018/12 TAXIS TENERIFE, instruido por el Servicio de Defensa de la Competencia, de la Viceconsejería de Economía y Asuntos Económicos, de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Han sido Ponentes los Consejeros, Don Fernando Torremocha y García-Sáenz y Don Benigno Valdés Díaz.

## **ANTECEDENTES**

**PRIMERO.-** El Servicio de Defensa de la Competencia, de la Comunidad de Canarias, en el marco del Expediente Sancionador 17-2011-0-CAN GUIAS TURISTICOS DE TENERIFE, tuvo conocimiento de la existencia de diversos acuerdos suscritos entre la ASOCIACION PROVINCIAL DE AGENCIAS DE VIAJES (APAV) de Santa Cruz de Tenerife y varias Asociaciones y Cooperativas de Taxis de dicha provincia, entre los años 2007 y 2012, *en los que fijaban tarifas de servicios de taxis, para la realización de determinados trayectos.*

Al apreciarse la posible existencia de una infracción de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, mediante *Providencia 3 Abril*

2012 **se procedió al desglose** de dicha documentación para su tramitación como procedimiento independiente, de conformidad con lo establecido en el Artículo 29 del Real Decreto 261/2008 de 22 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.

La documentación fue incorporada al presente Expediente mediante Providencia 15 Junio 2012 (Folio 600).

**SEGUNDO.-** En aplicación de lo prevenido en el Artículo 2.1 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, el día **20 de Abril del 2012** se procedió a someter el expediente al mecanismo de asignación de órgano competente, considerándose que éste era el correspondiente de la Comunidad Autónoma de Canarias, ya que se cumplían los requisitos establecidos en el Artículo 1.3 de dicha Ley, *no apreciándose afectación a un ámbito superior al de dicha Comunidad Autónoma, ni al conjunto del mercado nacional.*

Propuesta confirmada el día 3 de Mayo del 2012 por la Dirección de Investigación, de la Comisión Nacional de la Competencia, hoy ambas extintas.

**TERCERO.-** En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 49.2 de la Ley 15/2007 el Servicio de Defensa de la Competencia inició una **Información Reservada** para determinar con carácter preliminar la existencia concurrencial de circunstancias que justificasen la incoación de expediente sancionador, si ello procediere.

El día 9 de Mayo del 2012 se **solicitó información** a las Asociaciones y Cooperativas del Taxi implicadas en la conducta (1) copia de todos los acuerdos que dichas entidades hubiesen firmado con APAV desde el año 2007 a la actualidad; (2) copia completa de todas las actas de todas las Asambleas de asociados en ese mismo periodo.

Requerimientos que fueron cumplimentados en escritos de fecha 24 de Mayo (Asociación de Santiago del Teide), 28 de Mayo (Federación Regional de Taxis de Canarias, FEDETAX) y 12 de Junio (Asociación de Granadilla de Abona).

FEDETAX manifestó que seis de las siete Asociaciones y Cooperativas implicadas habían decidido, por una cuestión de agilidad procedimental, que

fuese esta Federación la que presentase la documentación requerida en nombre de todas ellas (Folios 149-150) y estas son:

- Asociación de Radio-Taxi, del Municipio de Arona
- Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de Guía de Isora
- Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (Puerto de la Cruz)
- Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi S.P. “Villa de Adeje”
- Asociación de Taxis de Santiago del Teide
- Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de San Sebastián de La Gomera.

Asimismo, el día 12 de Junio del 2012 se solicitó a todas las Entidades información sobre (1) la metodología utilizada a la hora de calcular las tarifas de los diferentes trayectos incluidos en los acuerdos, que fue contestado por FEDETAX el 29 de Junio y por la Asociación de Granadilla de Abona el 19 de Julio; (2) el día 11 de Octubre se solicitó el número de licencias asociadas a cada una de las entidades (3) nivel de representatividad de las misma en el municipio correspondiente (4) y el sistema utilizado por cada Asociación o Cooperativa para la adjudicación a una determinada licencia de los servicios contratados en el marco de los acuerdos. FEDETAX respondió el 30 de Octubre, mientras que la Asociación de Granadilla de Abona lo hizo el 9 de Noviembre.

El 11 de Octubre se solicitó a los Ayuntamientos de los municipios correspondientes el número de licencias de taxi en vigor desde 2006, así como el nombre y la dirección de las Asociaciones y Cooperativas del Taxi existentes en cada municipio. Requerimiento que todos los Ayuntamientos respondieron entre los días 26 de Octubre y 13 de Noviembre del 2012.

**CUARTO.-** El Servicio de Defensa de la Competencia, el día 11 de Diciembre del 2012, acordó la **Incoación de Expediente Sancionador** “por presuntas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el Artículo 1 de la Ley 15/2007 consistentes en la suscripción de acuerdos, entre los años 2006 y 2012, en los que se fijan tarifas de los servicios de taxi para la realización de determinados trayectos contra

- La Asociación Provincial de Agencias de Viaje (APAV).
- Asociación de Radio-Taxi, del municipio de Arona.

- *Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-Taxi de Guía de Isora.*
- *Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona.*
- *Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (Puerto de la Cruz).*
- *Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi S.P. “Villa de Adeje”.*
- *Asociación de Taxis de Santiago del Teide.*
- *Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de San Sebastián de La Gomera.*

Se admitió como **parte interesada** a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia, en base a su solicitud y al objeto de procurar la aplicación uniforme de la Ley de Competencia en todo el territorio nacional.

El acuerdo de incoación de expediente sancionador se notificó a todos los interesados ex Artículo 49, que no hicieron alegación alguna al mismo y se colgó en la página web del Servicio de Defensa de la Competencia ex Artículo 27.1 de la Ley 15/2007.

**QUINTO.-** El día 14 de Enero del 2013 se solicitó a las Asociaciones y Cooperativas **aclaração** respecto a sí existe en los Acuerdos algún trayecto al que se deba aplicar las tarifas urbanas, así como información relativa a cómo se lleva a cabo la gestión del cobro de los servicios realizados en el marco de los mencionados acuerdos.

Se solicitó, asimismo, copia de un determinado número de facturas emitidas por taxistas pertenecientes a la Asociación y Cooperativas y pagadas por determinadas Agencias de Viajes, por los servicios de taxi prestados a esas Agencias en el marco de los acuerdos, durante los años 2007 al 2012.

Tanto la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona, como FEDETAX dieron cumplimiento a este requerimiento en escritos de 28 de Enero del 2013.

**SEXTO.-** El día 8 de Febrero del 2013 se solicitó a la Asociación de San Miguel de Abona **aclaração** respecto a sí esa Asociación había suscrito Acuerdos con APAV desde el año 2007 a la actualidad, puesto que se había constatado la existencia de acuerdos suscritos entre APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona-Aeropuerto Tenerife Sur y San Miguel de Abona, para las

anualidades 2009-2010 , 2010-2011 y 2011-2012 si bien el contenido de los acuerdos se refería exclusivamente a la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona y habían sido firmados solamente por el Presidente de esta asociación y el Presidente de APAV.

La Asociación contestó al requerimiento el 1 de Marzo, manifestando la inexistencia de acuerdo alguno suscrito con APAV (Folios 1273 y 1274).

**SEPTIMO.-** El día 14 de Febrero del 2013 se solicitó a la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona y a FEDETAX información respecto al órgano de las entidades encargado, tanto de la negociación como de la aprobación de las tarifas, solicitando, en su caso, copia de las actas que reflejan dichos actos para cada uno de los acuerdos.

A FEDETAX se le solicitó, asimismo, información en relación con la aplicación de tarifas urbanas por parte de determinadas Asociaciones y Cooperativas, requerimiento que fue cumplimentado el día 26 de Febrero.

La Asociación, por su parte, remitió la información solicitada el día 4 de Marzo.

**OCTAVO.-** El día 25 de Febrero se acordó la **incorporación** a este Expediente Sancionador de determinadas actas de las Asambleas Generales de APAV (Folio 1147), aportados por esta Asociación en el marco del Expediente 17-2011-0-CAN Guías Turísticas Tenerife, lo que les fuera notificado a los efectos oportunos. Estas actas junto con las de las Asambleas Generales y las de las Juntas Generales aportadas por las Asociaciones y Cooperativas de taxi, fueron declaradas **confidenciales** mediante Providencia de 11 de Marzo del 2013 (Folios 1289 al 1292).

**NOVENO.-** El día 25 de Febrero del 2013 se remitió un requerimiento al Cabildo de Tenerife en el que se le solicitaba información respecto al número de licencias de autotaxi, autorizaciones administrativas de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) y normativa aplicable en dicho sector, para el periodo entre el 2006 y 2012, que fue contestado el 11 de Marzo.

**DÉCIMO.-** El día 26 de febrero del 2013 FEDETAX solicitó tener **vista** del expediente, hecho que tuvo lugar el 12 de Marzo del 2013 y en cuya celebración obtuvo copia de los folios que consideró oportunos para la defensa de los intereses de sus representadas.

**UNDÉCIMO.-** El día 5 de Marzo del 2013 se solicitó información a APAV respecto al **grado de obligatoriedad** de aplicación de los Acuerdos por parte de las Agencias de Viaje pertenecientes a dicha asociación, así como copia de acuerdos suscritos entre APAV y las Asociaciones y Cooperativas de taxis para las temporadas anteriores al 2007 y posteriores al 2012, copias que se requirieron también a las Asociaciones y Cooperativas del taxi en igual fecha.

En estos mismos requerimientos se solicitó a las Asociaciones y Cooperativas el importe efectivamente cobrado por los taxistas, a la vista de que son éstas las que facturan los servicios realizados a las Agencias de Viajes, en el marco de los acuerdos. La Asociación de Granadilla de Abona dio cumplimiento al requerimiento el 12 de Marzo y FEDETAX, tras solicitar una ampliación del plazo, y APAV, ambas, el día 22 de Marzo.

**DUODÉCIMO.-** El día 23 de Marzo del 2013 se solicitó a las Asociaciones y Cooperativas de taxis un listado de las Agencias de Viajes a las que hubieran prestado servicios en el marco de los acuerdos, durante el año 2012. Dicho requerimiento fue contestado, tanto por FEDETAX como por la Asociación de Granadilla de Abona el 8 de Abril.

**DECIMOTERCERO.-** El día 25 de Abril del 2013 se requirió a APAV que aportara el número de Agencias de Viaje y de establecimientos de las mismas, asociadas a dicha Asociación, entre los años 2006 y 2012, así como un listado nominativo de agencias de viajes asociadas en 2012, información que se recibió el 29 de Mayo.

Asimismo se solicitó a la Dirección General de Ordenación y Promoción Turística, de la Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias, el número de agencias de viajes e intermediarios turísticos que operaron en la provincia de Santa Cruz de Tenerife entre 2006 y 2012. Información que aportó el 28 de Mayo.

## HECHOS PROBADOS

**PRIMERO.-** Los establecimientos del Servicio de Defensa de la Competencia, de la Comunidad Autónoma de Canarias, que a continuación se concretan, son los asumidos por esta SALA DE COMPETENCIA con el valor de Hechos Probados ciertos, fehacientes e indubitados.

**SEGUNDO.-** Las partes implicadas en este Expediente Sancionador son:

**1º** la **ASOCIACION PROVINCIAL DE AGENCIAS DE VIAJES DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (APAV)** constituida el día 4 de Mayo de 1977, por tiempo indefinido, al amparo de la Ley 19/1977 de 1 de Abril, sobre regulación del derecho de asociación sindical (CNAE 7911).

Sus objetivos, según el Artículo 3 de los Estatutos, son los siguientes:

- a) *Defender, promover y salvaguardar los intereses de sus socios.*
- b) *Representar a los miembros ante las diversas entidades, tanto públicas como privadas y participar en ellas, según la legislación vigente.*
- c) *Apoyar y fomentar la labor de perfeccionamiento de la empresa.*
- d) *Elaborar recomendaciones y principios a los que deba ajustarse la política empresarial del sector.*
- e) *Emitir normas de aplicación.*
- f) *Estudiar y presentar dictámenes ante los diversos organismos.*
- g) *Asesor e informar a los Organismos Oficiales.*
- h) *Crear y mantener servicios de carácter permanente o accidental por interés común de los asociados, tales como información, documentación, asesoría, gestión, estudios económicos, comerciales, laborales, técnicos, contenciosos, financieros, estadísticos, etcétera.*
- i) *Asesorar o informar a los asociados de las diversas disposiciones legales que les afecten.*
- j) *Participar en la regulación y perfeccionamiento de la concurrencia de mercado, para evitar la **competencia desleal, luchar contra el intrusismo**, sumiendo en instancia previa el arbitraje si procediera o para ello fuera requerida. Aunque la Asociación no tiene fines lucrativos, queda autorizada a **realizar operaciones mercantiles** que, cumpliendo las normas en vigor tiendan a finalidades de la Asociación.*
- k) *Apoyar y fomentar las relaciones que tiendan al mejor logro de estos fines.*

En su página web destacan:

- *"Los comienzos de la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (A.P.A.V.), han sido a través de la agrupación de un reducido número de agencias de viajes, constituyéndose, oficialmente, el día 4 de Mayo de 1977, de acuerdo con la Ley 19/1977, con el objetivo de ser órgano empresarial regulador y defensor de las actividades del colectivo (...).*
- *Progresivamente, la Asociación ha experimentado un notable crecimiento en el número de Asociados, que ronda en la actualidad unas 52 agencias de viajes centrales, con un número de puntos de venta aproximado de 90, incluyendo importantes empresas representantes de los Tour-Operadores de mayor contingencia.*
- *Así mismo, contamos con importantes empresas del sector que colaboran con la Asociación como Miembros Adheridos y que esperamos incrementar en un futuro próximo.*
- *Durante todos estos años, la Asociación ha trabajado siempre por el buen desarrollo de nuestro sector, ofreciendo a sus asociados numerosos servicios y velando por sus intereses.*

**2º la ASOCIACION PROFESIONAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DE AUTO-taxi de GUIA DE ISORA** es una asociación de profesionales dedicados al servicio del transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932).

**3º la ASOCIACION RADIO TAXI DEL MUNICIPIO DE ARONA** es una asociación de profesionales dedicados al servicio de transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932).

**4º la ASOCIACION DE TAXIS DE SANTIAGO DEL TEIDE** es una asociación de profesionales dedicados al servicio de transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932) fundada en los años 1960 y cuyo nombre comercial es "*Taxi Los Gigantes*".

**5º la SOCIEDAD COOPERATIVA INDUSTRIAL DE AUTO TAXI S.P. "VILLA DE ADEJE"** es una asociación de profesionales dedicados al servicio de transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932).

**6º la SOCIEDAD COOPERATIVA LIMITADA DE AUTOMOVILES DE SERVICIO PUBLICO SAN TELMO (Puerto de la Cruz)** es una asociación de profesionales dedicados al servicio de transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932).

**7º** la **ASOCIACION DE AUTOTAXIS DE GRANADILLA DE ABONA** es una asociación de profesionales dedicados al servicio de transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932).

**8º** la **ASOCIACION PROFESIONAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DE AUTO-TAXI DE SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA** es una asociación de profesionales dedicados al servicio de transporte en taxi de pasajeros (CNAE 4932).

### **TERCERO.- APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona.-**

Constituye un hecho probado que APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona **suscribieron un total de Cinco Acuerdos**, al menos desde el 2006 al 2012, denominados *“Taxi a la Carta”* en los que fijan las tarifas de los servicios de taxi en determinados trayectos con origen-destino en el Aeropuerto de Tenerife Sur. Y son:

- Acuerdo establecido entre APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Aeropuerto Tenerife Sur, válido desde el 1 de noviembre de 2006 a 31 de octubre de 2008. (Folios 629-631)
- Acuerdo establecido entre APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Aeropuerto Tenerife Sur, válido desde el 1 de noviembre de 2008 a 31 de octubre de 2009. (Folios 632-634)
- Acuerdo establecido entre APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Aeropuerto Tenerife Sur, válido desde el 1 de noviembre de 2009 a 31 de octubre de 2010. (Folios 635-637)
- Acuerdo establecido entre APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Aeropuerto Tenerife Sur, válido desde el 1 de noviembre de 2010 a 31 de octubre de 2011. (Folios 638-640)
- Acuerdo establecido entre APAV y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Aeropuerto Tenerife Sur, válido desde el 1 de noviembre de 2011 a 31 de octubre de 2012. (Folios 641-643)

**1º** los **precios consensuados** en cada uno de los anteriores Acuerdos se recogen en el Anexo I de este Pliego de Concreción de Hechos, con redacción muy similar, en los que se incluyen las siguientes cláusulas adicionales respecto a los precios:

- *“Estos precios tienen su origen desde el Aeropuerto Tenerife-Sur. Para servicios especiales se añadirán 10 euros al precio ofertado (vehículos de hasta 7 plazas o preparados para discapacitados).”*

- *"La no aceptación de este acuerdo, supondrá que su empresa deberá abonar en efectivo y al precio de la tarifa oficial cada servicio que nos solicite, (...)"*.

**2º** en cuanto al **mecanismo de determinación de las tarifas** de los Acuerdos, apunta la Asociación lo siguiente (Folios 732 y siguientes)

- *"En relación a la metodología se aplica al kilómetro la tarifa oficial publicada en el BOC nº 257, 2008/2046 (Orden de 12 de diciembre de 2008), por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis, donde el precio del kilómetro diurno es de 0,53 E y el nocturno es el 0,60 E. Este precio es ida por lo que hay que multiplicarlo por dos (ida y vuelta) más el 1,65 e en concepto de muelles y aeropuertos. (..)"*
- *"El acuerdo con la Agencia es un precio para no distinguir entre los servicios nocturnos y diurnos. (...)"*

**3º** respecto a la **gestión del cobro de los servicios** el acuerdo recoge que el pago se realizará por la Agencia de Viajes correspondiente, de la siguiente manera:

- *"A) Mediante transferencia bancaria al número de cuenta que, previamente, indicará la Asociación de Auto-Taxi de Granadilla de Abona.*
- *B) Mediante talón bancario, debiendo asumir los posibles gastos originados, si no se trabaja con nuestra entidad bancaria.*
- *C) En efectivo."*

**4º** respecto a otro **contenido adicional del acuerdo** cabe comentar que este servicio de taxi no supone la contratación por adelantado del mismo, puesto que el propio acuerdo recoge que *"no será necesario remitir los datos de los clientes, número y hora de llegada del vuelo, etc...La Agencia de Viajes, a través de su guía, recibirá a dichos cliente y será la encargada de ponerse en contacto con el Jefe de Parada, que le indicará donde estarán ubicados los taxis a utilizar"*.

**5º** en relación al **contenido de las Actas** cabe destacar lo recogido en la Asamblea General de 9 de Abril del 2008 *"La Asociación está facturando a las Agencias esos servicios y está emitiendo facturas desglosando el pago a cada Asociado..."* (Folio 559).

Asimismo, el Acta de la Asamblea General Ordinaria de 14 de Marzo del 2007 recoge en el Punto 4.b) que *"La central se puede pagar con el dinero del*

*periódico y el euro que nos queda en cada servicio de agencias...” (Folio 574). En el apartado c) se incluye lo siguiente “Presidente, yo esperaba que con la nueva tarifa de agencias se iba a terminar el problema de los vales, pero veo que me equivoqué, se pide una implicación de la patronal para un buen funcionamiento interno...” (Folio 574).*

Al constatarse otra referencia al sistema de los vales en el punto QUINTO del Acta de la Asamblea General Ordinaria de fecha 28 de abril de 2011 en relación con las relaciones comerciales con las Agencias de Viajes (*“El sistema básicamente consiste en aplicar un descuento en el importe que se paga al Socio de un 8% a todos los servicios de Vales de la Zona Sur y un 2% a la Zona Norte que se cobra a la Agencias de Viajes y Transportistas”* (Folio 533), se solicitó información respecto al funcionamiento de dicho sistema y respecto a si se había llegado a implementar en relación con los servicios realizados en el marco de los acuerdos. A este respecto, la Asociación comunicó que *“El descuento del 8% y del 2% no tiene repercusión en el acuerdo con la APAV sino a nivel interno entre los socios, la Asociación de Autotaxis de Granadilla y la entidad mercantil Autoturismo Tenerife Sur, S.L.U.”* (Folio 1112).

**6º** respecto al **órgano encargado de negociar y/o aprobar los acuerdos**, la Asociación manifiesta que *“siempre el estudio de las propuestas y la negociación se han llevado por la Junta Directiva de la Asociación encabezada por el Presidente....En consecuencia, el Presidente de la Asociación en nombre de la misma siempre ha firmado los acuerdos a los cuales se ha llegado”*.

**7º** en relación con la **adjudicación de los servicios** realizados en el marco de los acuerdos, indica la Asociación que *“hay que distinguir dos supuestos: a) servicios prestados en el Aeropuerto internacional Reina Sofía de Granadilla de Abona, son adjudicados por turno y por orden de llegada; b) en el resto del municipio los servicios se asignan por radio taxi por el siguiente orden: a la parada de taxis más próxima al servicio, a la parada de enlace y a libre proximidad”*.

**8º** respecto a las **facturas** consta en el expediente una muestra de facturas de la Asociación para los años 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012 (Folios 1113 al 1137) como prueba de la aplicación efectiva de los acuerdos.

**9º** en lo referente al **grado de vinculación** de los acuerdos, la Asociación de Granadilla de Abona manifiesta que *“de los mencionados acuerdos se ha informado a los socios taxistas y en todos estos años no hemos tenido ninguna*

*reclamación por parte de éstos. De hecho los servicios los realizan los socios taxistas **libremente** aplicando las tarifas acordadas” (Folio 1276).*

No obstante, los Estatutos recogen en su Artículo 11 que “*los deberes de los afiliados son los siguientes...c) cumplir los acuerdos tomados por las Asambleas Generales o Junta Directiva*”.

#### **CUARTO.- APAV y la Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-Taxi de San Sebastián de la Gomera.**

Constituye un hecho probado que APAV y la Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-Taxi de San Sebastián de La Gomera **suscribieron en total SEIS Acuerdos**, al menos desde el 2006 al 2012, denominados “*Taxi a la Carta*”, en los que se fijan las tarifas de los servicios de taxi en determinados trayectos. Y son:

- *Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa Sociedad de Taxis de San Sebastián de La Gomera, válido desde el 1 de noviembre de 2006 a 31 de octubre de 2007. (Folio 1335)*
- *Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa Sociedad de Taxis de San Sebastián de La Gomera, válido desde el 1 de noviembre de 2007 a 31 de octubre de 2008. (Folios 644-645)*
- *Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa Sociedad de Taxis de San Sebastián de La Gomera, válido desde el 1 de noviembre de 2008 a 31 de octubre de 2009. (Folios 646-647)*
- *Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa Sociedad de Taxis de San Sebastián de La Gomera, válido desde el 1 de noviembre de 2009 a 31 de octubre de 2010. (Folios 648-649)*
- *Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa Sociedad de Taxis de San Sebastián de La Gomera, válido desde el 1 de noviembre de 2010 a 31 de octubre de 2011. (Folios 650-651)*
- *Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa Sociedad de Taxis de San Sebastián de La Gomera, válido desde el 1 de noviembre de 2011 a 31 de octubre de 2012. (Folios 652-653)*

**1º** los **precios** consensuados en cada uno de ellos son los recogidos en el Anexo II. Todos los Acuerdos, de redacción muy similar, incluyen la siguiente Cláusula Adicional respecto a los precios *“En el caso de que hubiera un elevado incremento del combustible, a lo largo del periodo de referencia, podrán renegociarse las tarifas”*.

**2º** respecto al **mecanismo para la determinación de las tarifas** según la información aportada por FEDETAX (Folio 658) *“vienen dados por la aplicación de la Tarifa Oficial Interurbana aprobada por el Gobierno de Canarias...para los servicios interurbanos de transporte discrecional de viajeros en vehículos auto-taxis en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias”*.

*Dicha tarifa oficial contempla diferentes conceptos a la hora de determinar el precio de un trayecto en cuestión, tales como distancia entre origen y destino, horario a la que se realiza dicho servicio, tiempo a invertir en la realización del recorrido, así como la aplicación de dicho servicio de los suplementos legalmente contemplados en los casos en que así se hiciera constar. Dicho cómputo viene garantizado por el uso de contadores taquicronométricos (taxímetros) instalados en todos y cada uno de los vehículos auto-taxis existentes en la Comunidad Autónoma, los cuales están sujetos anualmente a comprobación y verificación, a través de las Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV) obligatorias para este tipo de Transporte.*

*En los casos de información suministrada por nuestros asociados a la referida Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (A.P.A.V.), ésta está realizada teniendo en cuenta la tarifa oficial aprobada a tal efecto así como las distancias aproximadas, teniendo como origen y destino un punto intermedio dentro de la zona afectada, ya que para la redacción de un precio exacto habría que tener en cuenta diferentes variables, tales como kilometraje exacto, horario de aplicación, intensidad del tráfico a la hora de aplicar el resultante de la velocidad de cambio de arrastre (tiempo invertido en la realización del servicio generado por retenciones de tráfico, semáforos, etc.), días festivos, suplementos, etc.*

*Por todo lo anteriormente expuesto los precios reflejados en los listados adjuntos, son meramente orientativos a la hora de valorar el precio real de un servicio estándar de transporte en taxi. Tanto es así que no se han entrado a valorar conceptos tales como tiempo invertido en la realización del servicio, nocturnidad o festividad, suplementos por bultos, etc.... Sólo se ha tenido en cuenta la distancia media entre origen y destino, así como el*

*suplemento de Puertos y Aeropuertos (1,656) dato este contrastable dependiendo del destino.*

*Para el cálculo de kilometraje entre origen y destino se optó por uno de una herramienta que pudiera contrastar tanto prestador del servicio como cliente (A.P.A.V.), sugiriéndose VIA MICHELIN, de cuyos trayectos obtenemos las distancias medias entre los dos puntos a valorar, reconociendo en el precio final una distancia de más/menos tres kilómetros. Justificada ésta por el recorrido a realizar entre la parte más cercana y más lejana del desplazamiento dentro de la zona afectada."*

*Así, la tarifa sería la "resultante de la aplicación de la distancia entre dos puntos (origen y destino expresada en Kilómetros), multiplicada por el valor del kilómetro, más suplemento en los casos autorizados."*

No obstante, al trayecto San Sebastián-Parador de San Sebastián, se le aplica la tarifa urbana por estar comprendido dentro del casco urbano. (Folio 1106)

**3º** respecto a la **gestión de pagos** el acuerdo especifica que *"las facturas se enviarán cada 15 días y una vez revisadas éstas se efectuará el pago en un tiempo máximo de 7 (siete) días después de la recepción de las mismas, mediante talón o transferencia bancaria". "En cuanto a la forma de cobro de los servicios realizados por los taxistas, nuestra Asociación emite una factura por los servicios realizados, cuyo importe distribuye entre los taxistas de acuerdo con los servicios realizados por cada uno" (Folio 1106). "Los taxistas cobran el importe íntegro de los servicios realizados" (Folio 1106).*

**4º** en lo referente al **contenido de los acuerdos** *"los servicios deben ser solicitados antes de las 18:00 horas del día anterior a realizar el transfer, facilitando todos los datos necesarios como nombre de los clientes, número de personas, nombre del hotel o apartamento, número de taxis, hora de salida o llegada y día del servicio".*

**5º** en lo que respecta al **órgano de la Entidad encargado de aprobar los acuerdos** *"los acuerdos de referencia no afectan a actos de disposición (cargas, gravámenes, cesiones, ventas) de las Entidades (Asociativas/Cooperativas) que requieran de la previa aprobación de sus órganos de decisión. Se trata de aspectos atinentes a la mera gestión de intereses del colectivo para los que cada uno de los firmantes de los acuerdos está facultado por sus respectivos Estatutos. Las negociaciones se realizaron verbalmente, sin cumplimentación de acta alguna. La intervención de los asociados/socios cooperativos en la prestación de los servicios y la*

*consecuente percepción de contraprestación por los mismo, son expresión de la aceptación de éstos”.*

**6º** respecto de las **actas** se ha encontrado una referencia a los acuerdos en el Acta de la Junta General Ordinaria, celebrada el 3 de Febrero del 2011, en el que se recoge como Acuerdo 3º el siguiente *“Se habla de modificar y ajustar precios de los viajes que se prestan a las agencias acordándose un nuevo precio a partir del mes de marzo actual”* (Folios 437).

**7º** esta Asociación **no remitió facturas** por no haber realizado ningún servicio a las agencias de viajes mencionadas en el requerimiento.

**8º** en relación con la **adjudicación de los servicios** realizados en el marco de los acuerdos manifiesta que *“seguimos un turno rotativo por nº de licencia, atendiendo a la disponibilidad”* (Folio 898).

**9º** en lo referente al **grado de vinculación** de los acuerdos, FEDETAX en nombre de esta Asociación y Cooperativas a las que representa, señala que *“la intervención de los asociados/socios cooperativos en la prestación de los servicios y la consecuente percepción de contraprestación por los mismos, son expresión de la aceptación de éstos”.*

No obstante el Artículo 11 de los Estatutos de la Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de San Sebastián de La Gomera dispone que *“Los deberes de los afiliados....son los siguientes...a) cumplir los acuerdos tomados por las Juntas de Gobierno, General y la Asamblea...”*

#### **QUINTO.- APAV y Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (Puerto de la Cruz).**

Constituye un hecho probado que APAV y la Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (Puerto de la Cruz) **suscribieron un total de SEIS Acuerdos**, al menos desde el 2004 al 2011, denominados *“Taxi a la Carta”* en los que se fijan las tarifas de los servicios de taxi de determinados trayectos. Y son:

- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa de Taxis de Puerto de la Cruz, válido desde el 1 de junio de 2004 a 31 de octubre de 2005. (Folios 1324-1325)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa de Taxis de Puerto de la Cruz, válido

- desde el 1 de noviembre de 2006 a 31 de octubre de 2007. (Folios 1346-1347)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa de Taxis de Puerto de la Cruz, válido desde el 1 de noviembre de 2007 a 31 de octubre de 2008. (Folios 611-612)
  - Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa de Taxis de Puerto de la Cruz, válido desde el 1 de noviembre de 2008 a 31 de octubre de 2009. (Folios 613-614)
  - Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa de Taxis de Puerto de la Cruz, válido desde el 1 de noviembre de 2009 a 31 de octubre de 2010. (Folios 615-616)
  - Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Cooperativa de Taxis de Puerto de la Cruz, válido desde el 1 de noviembre de 2010 a 31 de octubre de 2011. (Folios 617-618)

**1º** Los precios consensuados en los anteriores acuerdos son los recogidos en el Anexo III de este PCH.

**2º** Respecto al mecanismo para la determinación de las tarifas, nos remitimos a lo especificado por FEDETAX y recogido en el Hecho Acreditado Segundo, es decir, se aplican las tarifas interurbanas para todos los trayectos.

En los acuerdos de todas las temporadas se establece que *"el servicio no realizado por ausencia, no presencia o salida anterior del cliente, no se facturarán, solo se abonarán, de común acuerdo, los gastos generados por el desplazamiento"*. No obstante, como mínimo a partir de la temporada 2006-2007 se prevé un cargo adicional de seis euros en el caso de que, por causas ajenas al taxista, el cliente no apareciera para el servicio solicitado.

**3º** En lo relativo a la gestión de los pagos, los acuerdos recogen que "las facturas se enviarán cada 15 días, adjuntando copia de los servicios solicitados, como bono adjunto y una vez revisadas éstas, se efectuará el pago en un tiempo máximo de 7 (siete) días después de la recepción de las mismas, mediante talón bancario." La Entidad realiza el siguiente esquema (Folio 1093):

*"Gestión.-*

- *El servicio se asigna por radio-taxi, una vez recibida la petición del servicio por parte del cliente.*
- *El taxista emite factura por el importe del mismo, que entrega en administración de radio-taxi.*

*Cobro.-*

- *Al final de mes la administración, contabiliza las facturas o bonos entregados por los taxistas, los coteja con las peticiones de servicio de los clientes y emite factura.*
- *Una vez cobradas las facturas, se realiza el pago a los diferentes taxistas."*

El taxista cobra el importe íntegro de las tarifas establecidas en los acuerdos.

**4º** En lo que concierne al contenido de los acuerdos, destaca que los servicios deben solicitarse con antelación: *"Los servicios deben ser solicitados, antes de las 18.00 horas del día anterior a realizar el transfer, facilitando todos los datos necesarios, como nombre/s del/os cliente/s, número de personas, nombre del hotel o apartamento, número de taxis, hora de salida o llegada y día del servicio."*

**5º** Respecto al órgano de la Entidad encargado de aprobar los acuerdos, nos remitimos a lo expresado al respecto por FEDETAX, recogido en el hecho acreditado segundo.

**6º** En relación con las facturas solicitadas, manifestó la Asociación que de las agencias de viajes enumeradas en el correspondiente requerimiento, únicamente obraban en su poder tres facturas (Folios 1102-1104). De una lectura detallada se desprende que aportan dos facturas, siendo el tercer documento lo que parece el comprobante de pago de una de ellas. Los importes consignados en ambas facturas no coinciden con los establecidos en los acuerdos.

**7º** En relación con la adjudicación de los servicios realizados en el marco de los acuerdos, señala que *"siempre se ha utilizado el mismo método para repartir los servicios que pudieran reservarnos, ya fueran Agencias o clientes particulares. Si el servicio es con la suficiente antelación como para permitir una mínima gestión, se da por orden de lista, que hace referencia a su número de Licencia Municipal, intentando que todos los socios a final de mes tengan la misma cantidad de estos posibles servicios concertados. Si no era así, se da por proximidad, en su día por el Radio Taxi convencional (emisora), y más tarde por el sistema de gestión de flotas "Auriga"."*

**8º** En lo referente al grado de vinculación de los acuerdos, nos remitimos a lo manifestado por FEDETAX, y recogido en el Hecho Acreditado Segundo. Conviene mencionar, no obstante, que el artículo 9 de los Estatutos de esta Sociedad Cooperativa determina que "Los socios están obligados a: (.)

b) Cumplir los acuerdos válidamente adoptados por los órganos sociales de la

Cooperativa. (...)

e) No realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la Cooperativa, salvo autorización expresa del Consejo Rector."

#### **SEXTO.- APAV y Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto-Taxi de la Villa de Adeje.**

Constituye un hecho probado que APAV y la Asociación y Cooperativa citadas, **suscribieron un total de NUEVE Acuerdos**, al menos desde el 2003 al 2012, denominadas "*Taxi a la Carta*", en los que se fijan las tarifas de los servicios de taxi de determinados trayectos. Y son:

- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2003 al 31 de octubre de 2004. (Folios 1313-1314)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2004 al 31 de octubre de 2005. (Folios 1315-1316)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2005 al 31 de octubre de 2006. (Folios 1317-1318)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2006 al 31 de octubre de 2007. (Folios 1319-1320)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2007 al 31 de octubre de 2008. (Folios 619-620)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2008 al 31 de octubre de 2009. (Folios 621-622)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2009 al 31 de octubre de 2010. (Folios 623-624)

- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2010 al 31 de octubre de 2011. (Folios 625-626)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Arona y la Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje, válido desde el 1 de noviembre de 2011 al 31 de octubre de 2012. (Folios 627-628)

**1º** Los precios consensuados en los acuerdos correspondientes a las temporadas 2006-2012 son los recogidos en el Anexo IV de este PCH.

Todos los acuerdos, de redacción muy similar, incluyen la siguiente cláusula adicional respecto a los precios: *"Los trayectos que no estén especificados, en esta lista, serán según taxímetro"*.

*"Los precios son los principales, si hubiera algún servicio a otro punto de destino que no figure en dicha tarifa ofertada y su valor sea superior a 36,06 € tendrá un descuento aproximado del 10% del valor real, siempre y mutuo acuerdo con esta Asociación y Cooperativa, y tendrá validez hasta la nueva subida de tarifa por parte de la Dirección General de Transportes, lo que se comunicará con antelación."*

Los acuerdos de las temporadas 2006-2007 y 2007-2008 recogen además que *"Para cualquier servicio, de 5 a 7 personas, habrá un suplemento lineal, de 10 euros, sobre los precios anteriormente pactados."* A partir de la temporada 2008-2009, se sustituye esta cláusula por la siguiente: *"Disponemos de coches especiales adaptados para minusválidos, pudiéndose hacer la reserva de los mismos con antelación a la hora de servicios. (Reserva exclusiva solo para estos servicios especiales, remitiendo tarifa aparte, a quien lo solicite)."*

Asimismo, a partir de la temporada 2006-2007, ésta incluida, se prevé un cargo de seis euros en el caso de que, por causas ajenas al taxista, el cliente no apareciera para el servicio solicitado.

**2º** Respecto al **mecanismo para la determinación de las tarifas**, si bien en un primer momento FEDETAX contestó de forma genérica que se habían aplicado las tarifas interurbanas, según lo recogido en el hecho acreditado segundo, preguntadas nuevamente sobre la aplicación de tarifas urbanas a algún trayecto, las Entidades contestaron lo siguiente:

- La Asociación de Radio Taxi del municipio de Arona manifestó que *"los servicios que se calcularon teniendo en cuenta la tarifa urbana fueron de dos tipos:*

*PRIMERO: Servicios que tienen su origen en el Muelle de Los Cristianos: se tuvo en cuenta las condiciones del tráfico a la salida del muelle. Indicar que la llegada de los barcos a Puerto, por lo general, no suele ser puntual. Este servicio tenía un suplemento de 0,45 €.*

*SEGUNDO: Servicios que tienen como finalidad el traslado de clientes de hotel a hotel; hay que tener en cuenta que para todas las reservas se envía el taxi con quince minutos de anticipación con la finalidad de que el cliente tuviera el servicio asegurado.*

*En ambos casos, se consideró que en porcentaje muy alto eran clientes con maletas por lo que se cobraba 0,40 € por bulto hasta un máximo de cuatro bultos." (Folio 1075)*

- *La Cooperativa de Auto taxi de la Villa de Adeje informó que "se consideran servicios urbanos los que se realizan desde su origen hasta su destino dentro del mismo núcleo urbano. A continuación se detallan los siguientes trayectos como urbanos: "Costa Adeje-Costa Adeje", "Caleta-Caleta", "Callao-Callao"*

*En el caso de estos trayectos, se han calculado con tarifa urbana, con sus respectivos suplementos de llamada y bultos, porque la mayoría son traslados entre hoteles de cada una de estas zonas. Se ha tenido en cuenta que las distancias que existen desde un extremo a otro de estos núcleos urbanos son considerables, además son servicios que se asignan 15 minutos antes como todas las reservas que asigna esta central." (Folio 1054)*

**3º** Respecto a la **gestión de los pagos**, el acuerdo recoge que "Se efectuarán los pagos cada 15 días, previa presentación de facturas, con una antelación de 48 horas."

Por su parte, la Sociedad de Auto Taxi de Adeje especifica que "Una vez solicitados los servicios por las agencias mediante fax o correo electrónico, la central de taxis, mediante radio taxi asigna los servicios a las unidades (178 actualmente), una vez realizados los servicios el taxista se persona en la oficina con un recibo-oficial de su unidad y cobra su servicio realizado. Posteriormente la cooperativa quincenalmente o mensual según volumen emite una factura detallada con datos del servicio, fecha. Licencia, DNI, referencia, trayecto, importe, que se envía al departamento de contabilidad de la agencia para que sean abonadas a la Cooperativa." (Folio 1054).

La Asociación de Arona especifica asimismo que "el taxista en todo momento cobra el precio establecido en los acuerdos de colaboración con la APAV, la Asociación de Radio Taxis de Arona es un mero intermediario en el cobro a las agencias de viaje y el pago a sus Taxistas, no existiendo diferencia entre el precio de cobro a las agencias y pago a los Taxistas." (Folio 1309). También la Cooperativa de Adeje manifiesta que "los taxistas cobran el precio pactado e íntegro según los acuerdos establecidos." (Folio 1312).

**4º** Respecto al **contenido de los acuerdos**, destaca que "En el momento de enviar por escrito los servicios, vía fax, se deberán facilitar los siguientes datos:

*Nombre/s del/os cliente/s, número de personas, número de taxis, número del vuelo, hora de salida del vuelo, nombre del hotel, día del servicio y por supuesto, si se dispondrá de guía o no."*

**5º** Respecto al **órgano de la Entidad encargado de aprobar los acuerdos**, nos remitimos a lo expresado por FEDETAX, recogido en el hecho acreditado segundo.

*La Sociedad Cooperativa de Adeje añade asimismo que "Los distintos Acuerdos con la Asociación Provincial de las Agencias de Viajes han sido firmados por diferentes Presidentes de la Sociedad Cooperativa Villa de Adeje, que han ido pasando por el cargo. Dichos acuerdos han sido siempre debatidos en el Consejo Rector de la mencionada Cooperativa, y luego se ponían en el tablón de anuncio para conocimiento de todos los socios. Socios que en ningún momento han manifestado su disconformidad con los mencionados acuerdos y que los han asumidos libremente pues son ellos los que realizan el transporte. En última instancia son ellos los que se pueden negar a realizar los transportes vinculados a los acuerdos y hasta ahora no ha habido ningún socio que lo haya hecho, al contrario, todos lo ven como algo positivo pues gracias a estos acuerdos tenemos más trabajo, y sin lugar a dudas, beneficia al sector." (Folio 1260).*

**6º** Respecto a las **actas**, el Acta de la Asamblea General Extraordinaria de la Asociación de Radio Taxi del municipio de Arona de 14 de diciembre de 2009, recoge lo siguiente: *"Después de un amplio debate se acuerda por unanimidad la siguiente Propuesta: que todos los viajes de las agencias al aeropuerto Reina Sofía se paguen, a partir de enero del año 2010 a 20 €. Que esta situación se prolongue durante seis meses y luego se volverá a analizar el asunto." (Folio 222)*

Asimismo, el Acta de la Asamblea General Extraordinaria de Adeje de fecha 25 de marzo de 2009, recoge en su punto QUINTO del orden del día, lo siguiente: *"(...) el Sr. Presidente trasladó a los socios la importancia que tenía el servicio de las excursiones, haciendo hincapié en que de cara al futuro sería un producto bueno y que solo nosotros podemos hacerlo de manera personalizada y a un precio muy competitivo, **advirtiendo las consecuencias del tren del sur**, dejando claro que teníamos que estar preparados para ese momento." (Folio 452-453) En el Acta de la Asamblea General Ordinaria de esta misma Asociación, de fecha 17 de diciembre de 2009, en su punto NOVENO se recoge lo siguiente: *"El Sr. Presidente empieza a leer los extractos de los servicios concertados con agencias correspondientes al ejercicio 2009 y reconoce que ha habido un notable descenso de dichos servicios en comparación con los años anteriores, todo esto fruto de la crisis del momento, por lo que lanza un mensaje a los socios de profesionalidad y buen trato a los clientes para evitar, no solo que se pierdan estos servicios sino para que aumenten." (Folio 458).**

Además, consta un fax remitido por APAV en el año 2008 a D.[XXX], Asociación de Radio Taxi de Arona y D. [XX], Cooperativa de taxi de la Villa de

Adeje, en el que se recoge el siguiente contenido: *"Como continuación a la conversación telefónica, (...) y a fin de facilitar y agilizar las negociaciones que tenemos acerca de los precios que serán fijados para la temporada 1.11.08/31.10.09, remito la hoja en la que figura su primera propuesta y la última presentada por nosotros, en la que hemos marcado aquellos trayectos que han sido, levemente, modificados."* (Folio 163)

**7º** Respecto a las **facturas**, consta en el expediente una muestra de facturas de la Asociación de Adeje (para los años 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012) (Folios 1055-1073), y de la Asociación de Arona (para los años 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011) (Folios 1076-1088). Del análisis realizado sobre las mismas se desprende la aplicación efectiva y significativa de los acuerdos.

**8º** En relación con la **adjudicación de los servicios** realizados en el marco de los acuerdos, la Asociación de Adeje manifiesta que *"El sistema es de Radio-Taxi permanente 24 horas con paradas en todo el municipio. La Central llama a la parada a la que corresponda el servicio, la unidad que conteste será la que realizará el servicio, en el supuesto caso de que no hubiera unidades en esa parada se asignará el servicio a otra parada de enlace o a una unidad libre próxima. En el caso del Adeje casco, se hacen corre-turnos de cuatro unidades diarias para cubrir las necesidades de esa zona."* (Folio 762). Por su parte, la Asociación de Arona informa que *"en el momento en que se cumple la hora de la reserva, el sistema de gestión de flota localiza el vehículo que se encuentra en ese momento en primera posición en la parada que cubre la zona de recogida de dicho servicio. Además comprueba que dicho vehículo cumple con los requisitos de la reserva, si los hubiera (coche tipo rubia, con aire acondicionado, para 5 pasajeros, para silla de ruedas, etc....). Si el primer coche no cumple alguno de los requisitos pasa al posicionado siguiente, y así hasta que localiza un vehículo válido."* (Folio 802)

**9º** En lo referente al grado de vinculación de los acuerdos, nos remitimos a lo manifestado por FEDETAX, y recogido en el hecho acreditado segundo. La Sociedad Cooperativa de Adeje añadió además que *"Dichos acuerdos han sido siempre debatidos en el Consejo Rector de la mencionada Cooperativa, y luego se ponían en el tablón de anuncios para conocimiento de todos los socios. Socios que en ningún momento han manifestado su disconformidad con los mencionados acuerdos y que los han asumidos libremente pues son ellos los que realizan el transporte. En última instancia son ellos los que se pueden negar a realizar los transportes vinculados a los acuerdos y hasta ahora no ha habido ningún socio que lo haya hecho, al contrario, todos lo ven como algo positivo pues gracias a estos acuerdos tenemos más trabajo, y sin lugar a dudas, beneficia al sector."*

Nótese sin embargo que tanto los Estatutos de la Cooperativa de Adeje como los de la Asociación de Arona recogen como deber de los socios cumplir con los acuerdos adoptados por dichas Entidades:

- Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi S.P. "*Villa de Adeje*":  
*Artículo 9 "Los socios están obligados a:*
  - b) Cumplir los acuerdos válidamente adoptados por los órganos sociales de la Cooperativa.*
  - e) No realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la Cooperativa, salvo autorización expresa del Consejo Rector."*
- Asociación de Radio-Taxi del Municipio de Arona: Artículo 15. "*Son obligaciones de los asociados: (...)h) Cumplir (...) los acuerdos válidamente adoptados por la Asociación y sus órganos de gobierno.*"

#### **SÉPTIMO.- APAV y la Asociación de Taxis de Santiago del Teide y Guía de Isora.**

Constituye un hecho probado, que APAV y las Asociaciones citadas, **suscribieron SEIS Acuerdos**, denominados "*Taxi a la Carta*", al menos desde el 2006 al 2012, en los que se fijan las tarifas de los servicios de taxi de determinados trayectos. Y son:

- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y las Asociaciones de Taxis de Santiago del Teide y Guía de Isora, válido desde el 1 de junio de 2006 hasta el 31 de octubre de 2007. (Folios 1329-1330)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y las Asociaciones de Taxis de Santiago del Teide y Guía de Isora, válido desde el 1 de noviembre de 2007 hasta el 31 de octubre de 2008. (Folios 601-602)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y las Asociaciones de Taxis de Santiago del Teide y Guía de Isora, válido desde el 1 de noviembre de 2008 hasta el 31 de octubre de 2009. (Folios 603-604)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y las Asociaciones de Taxis de Santiago del Teide y Guía de Isora, válido desde el 1 de noviembre de 2009 hasta el 31 de octubre de 2010. (Folios 605-606)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y las Asociaciones de Taxis de Santiago del Teide y Guía de Isora, válido desde el 1 de noviembre de 2010 hasta el 31 de octubre de 2011. (Folios 607-608)
- Acuerdo entre la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife y las Asociaciones de Taxis de Santiago del Teide y

Guía de Isora, válido desde el 1 de noviembre de 2011 hasta el 31 de octubre de 2012. (Folios 609-610)

**1º** Los precios consensuados en los acuerdos son los recogidos en el Anexo V de este PCH.

Todos los acuerdos, de redacción muy similar, incluyen la siguiente cláusula adicional respecto a los **precios**: *"Cuando el servicio de traslado, sea para más de un Hotel, en el mismo coche, habrá un suplemento de cuatro euros por coche."* Asimismo, se prevé un cargo de seis euros en el caso de que, por causas ajenas al taxista, el cliente no apareciera para el servicio solicitado.

**2º** Respecto al **mecanismo para la determinación de las tarifas**, nos remitimos a lo especificado por FEDETAX y recogido en el hecho acreditado segundo, es decir, se aplican las tarifas interurbanas para todos los trayectos.

**3º** Respecto a la **gestión de los pagos**, el acuerdo especifica que *"Las facturas se enviarán cada 15 días, adjuntando copia de los servicios solicitados, como bono adjunto y una vez revisadas éstas, se efectuarán el pago a un tiempo máximo de 7 (siete) días después de la recepción de las mismas, mediante talón bancario."*

La Asociación de taxis de Santiago del Teide puntualiza que *"En nuestra asociación no se factura de forma individual (cada taxista por separado). Lo hacemos a través de la Asociación, es decir, se factura al nombre de Asociación Profesional Trabajadores Autónomos de Auto Turismo de Santiago del Teide, y desde aquí se le paga a cada socio lo que corresponde. Haciendo constar en dicha factura que licencia realizó cada servicio."* (Folio 1109)

La Asociación de Guía de Isora informa de que *"el taxista en todo momento cobra el precio establecido en los acuerdos de colaboración con la APAV, la Asociación de Radio Taxis de Guía de Isora es un mero intermediario en el cobro a las agencias de viaje y el pago a sus Taxistas, no existiendo diferencia entre el precio de cobro a las agencias y pago a los Taxistas."* También la Asociación de Santiago del Teide manifiesta que los taxistas cobran los servicios a los precios establecidos en los acuerdos. (Folio 1336)

**4º** Respecto al **contenido de los acuerdos**, destaca que los servicios deben solicitarse con antelación: *"Los servicios deben ser solicitados, antes de las 18.00 horas del día anterior a realizar el transfer, facilitando todos los datos necesarios, como nombre/s del/os cliente/s, número de personas, nombre del hotel o apartamento, número de taxis, hora de salida o llegada y día del servicio."*

**5º** En lo referente al **órgano de la Entidad encargado de aprobar los acuerdos**, nos remitimos a lo expresado por FEDETAX, recogido en el Hecho Acreditado Segundo.

En relación con las actas, en el Acta de la sesión extraordinaria de la Junta de Gobierno de la Asociación de taxis de Guía de Isora celebrada el 17 de septiembre de 2008, se recoge en el Punto 4 lo siguiente: *"Hacer una lista de precios con las excursiones para poner en las paradas y hablar con los hoteles"*

y el Ayuntamiento para hacer publicidad de los viajes y excursiones." (Folio 291).

**6º** Respecto a las **facturas**, la Asociación de Guía de Isora manifiesta no haber encontrado ninguna relacionada con las agencias de viajes especificadas en la solicitud. Por su parte, la Asociación de Santiago del Teide aporta una única factura, en la que coincide el precio cobrado con el precio del acuerdo (Folio 1110).

**7º** La Asociación de Santiago del Teide manifiesta, en lo concerniente al **órgano encargado de aprobar las tarifas**, que *"para llegar a un acuerdo con respecto a las tarifas de precios de los servicios contratados con la (APAV), no se celebra ninguna asamblea Ordinaria ni extraordinaria, esta decisión es tomada por la Junta Directiva de la Asociación de Taxi de Santiago del Teide en conjunto con la de Guía de Isora."* (Folio 463)

**8º** En relación con la **adjudicación de los servicios** realizados en el marco de los acuerdos, señala la Asociación de Santiago del Teide que *"el sistema es por turno, independientemente del orden de llegada a cada parada."* (Folio 914). La Asociación de Guía de Isora, por su parte, indica que se trata de *"servicios otorgados por orden en las paradas y zonas próximas al lugar del servicio."* (Folio 830)

**9º** En lo referente al grado de vinculación de los acuerdos, nos remitimos a lo manifestado por FEDETAX, y recogido en el Hecho Acreditado Segundo. Nótese sin embargo que los Estatutos de ambas Asociaciones recogen como deber de los socios cumplir con los acuerdos adoptados por dichas Entidades:

- Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de Guía de Isora: Artículo 11º: *"Los deberes de los afiliados (...) son los siguientes: a).- Cumplir los acuerdos tomados por las Juntas de Gobierno, General y la Asamblea, (...)."*
- Asociación de Taxis de Santiago del Teide: Artículo 11º: *"Los deberes de los afiliados (...) son los siguientes: a).- Cumplir los acuerdos tomados por las Juntas de Gobierno, General y la Asamblea, (...)."*

**OCTAVO.-** Las Actas de las Asambleas Generales de APAV recogen la siguiente información:

**1)** En el Acta de la Asamblea General Ordinaria de la APAV, celebrada el 2 de junio de 2007 (Folio 1148-1163), se recoge en su punto 5 lo siguiente:

*"Taxis.- Se han ido firmando los Acuerdos, denominados "Taxi a la Carta", con la mayoría de las Cooperativas y Asociaciones de la Isla. En estos*

*momentos, estamos a falta de firmar el de Puerto de la Cruz, existiendo un acuerdo verbal sobre los precios pactados y el de La Laguna, que esperamos poder firmar durante este mes de Junio. El periodo de vigencia de los Acuerdos con el colectivo de taxis abarca desde el 1.11.07 a 31.10.08."*

En el punto 8 de la misma Acta se incluye lo siguiente:

*"Se pasa a detallar los Acuerdos tomados durante este año, para su aprobación, siendo estos: (...)*

*c) Acuerdos entre las diferentes cooperativas de Taxis y APAV, que estarán vigentes hasta el 31.10.07y 31.10.08.*

*No existe ningún voto ni apreciación en contra, que se aprueban todos ellos."*

**2)** En el Acta de la Asamblea General Ordinaria de la APAV, celebrada el 21 de junio de 2008 (Folios 1164-1178), se recoge en su punto 5 lo siguiente:

*"Taxis.- Ya se ha procedido a la firma de los Acuerdos, denominados "Taxi a la Carta", con las Cooperativas y Asociaciones de la Isla.*

*Los primeros en firmarse han sido los de Arona y Adeje y a continuación, Aeropuerto Tenerife Sur y Granadilla. Posteriormente, lo hemos hecho con La Gomera y Puerto de la Cruz, en los últimos días, todos ellos pactados para el periodo del 1.11.08 al 31.10.09.*

*La única Asociación que no ha dado respuesta, desde hace dos años, es la de La Laguna, a pesar de nuestro interés en mantener un encuentro y la multitud de llamadas efectuadas a tal efecto."*

En el punto 8 de la misma Acta se incluye lo siguiente:

*"Se pasa a detallar los Acuerdos tomados durante este año, para su aprobación, siendo estos: (...)*

*c) Acuerdos entre las diferentes cooperativas de Taxis y APAV, que estarán vigentes hasta el 31.10.08 y 31.10.09.*

*No existe ningún voto ni apreciación en contra, que se aprueban todos ellos."*

**3)** En el Acta de la Asamblea General Extraordinaria de la APAV, celebrada el 25 de julio de 2009 (Folio 1179-1201), se recoge en su punto 3 lo siguiente:

*"Taxis.- En esta etapa, las negociaciones han sido rápidas y fáciles, ya que todas las Asociaciones y Cooperativas de Taxis, han decidido repetir sus tarifas.*

*El Sr. [X], informa que solo estamos a falta de poder firmar con la Asociación de La Laguna, ya que nos es imposible contactar con ellos y menos aún convocar un encuentro para llegar a un Acuerdo, desde hace más de tres años."*

En el punto 6 de la misma Acta se incluye lo siguiente:

*"(...) durante este Ejercicio se han firmado los siguientes Acuerdos:*

*A) Acuerdos con todas las Asociaciones y Cooperativas de Taxis de la Isla y La Gomera, excepto La Laguna, para el periodo 09/10 (...)*

*Quedan aprobados todos los Acuerdos adoptados."*

En su punto 7 se añade asimismo:

*"El Sr. [XXX], expone un caso sufrido en el Aeropuerto Norte con un taxista que se negó a realizar el transporte a una dirección cercana.*

*El Sr. [X], le comenta que, como mencionó anteriormente, no tenemos acuerdo ni contacto con esta Asociación desde hace tres años al menos, no respondiendo ni a nuestras llamadas ni escritos.*

*En el caso de que cuente con alguna persona responsable de la Asociación que tenga interés en retomar las relaciones, le agradecería lo ponga en nuestro conocimiento para renegociar las tarifas correspondientes."*

**4)** En el Acta de la Asamblea General Ordinaria de la APAV, celebrada el 18 de septiembre de 2010 (Folio 1202-1228), se recoge en su punto 4 lo siguiente:

*"Acuerdos de taxis, se mantienen los precios anteriores, estando firmados acuerdos con las Asociaciones de taxis de Arona/Adeje, Granadilla/Aeropuerto/San Miguel de Abona, Puerto de la Cruz, Santiago del Teide/Guía de Isora y La Gomera, vigentes todos ellos, del (01-11-2010 a 31-10-2011), falta la Asociación de taxis de La Laguna, que aunque se ha intentado en numerosas ocasiones, no ha habido manera de llegar a un acuerdo con ellos, interesándonos sobre todo, por la tarifa del Aeropuerto Tenerife Norte."*

En el punto 7 de la misma Acta se incluye lo siguiente:

*"(...) Ratificación de Acuerdos adoptados por esta Junta Directiva, a lo largo del Ejercicio:*

*Como es preceptivo se exponen los acuerdos adoptados para su ratificación. (...)*

*- Aprobación de acuerdos entre Cooperativas de Taxis y APAV, vigentes hasta el 31-10-2010 y los firmados para la temporada: 01-11-2010/31-10-2011, (salvo La Laguna). Se comenta que si hay alguien, que tenga algún contacto con los taxis, lo utilice, ya que nos interesa mucho, la tarifa de aeropuerto de Tenerife norte.*

*(.....) Llegados a este punto, se ratifican por unanimidad todos los acuerdos”*

**5)** En las otras dos actas de la Asamblea General que constan en el presente expediente, la de la Asamblea Extraordinaria de fecha 8 de julio de 2011 (Folios 1244-1252), así como la de la Asamblea Ordinaria de APAV de 12 de noviembre de 2011 (Folios 1229-1243), no se trata en ningún momento la cuestión de los acuerdos con las Asociaciones y Cooperativas de Taxi.

**NOVENO.-** El Servicio de Defensa de la Competencia, de la Comunidad Autónoma de Canarias **CONCLUYE** que ha quedado suficientemente acreditado, conforme a la documentación que obra en el expediente y a la instrucción habida, que

**1.** La Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV) y la Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona suscribieron acuerdos anuales denominados "*Taxi a la Carta*", en los que se fijaban tarifas para determinados trayectos así como otras condiciones comerciales relativas a los servicios de taxi, desde al menos 2006 hasta 2012.

**2.** La Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV) y la Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de San Sebastián de La Gomera suscribieron acuerdos anuales denominados "*Taxi a la Carta*", en los que se fijaban tarifas para determinados trayectos así como otras condiciones comerciales relativas a los servicios de taxi, desde al menos 2006 hasta 2012.

**3.** La Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV) y la Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (Puerto de la Cruz) suscribieron acuerdos anuales denominados "*Taxi a la Carta*", en los que se fijaban tarifas para determinados trayectos así como otras condiciones comerciales relativas a los servicios de taxi, desde 2006 hasta 2011, si bien consta en el expediente un acuerdo válido desde el 1 de noviembre de 2004 al 31 de octubre de 2005.

4. La Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV), la Asociación de Radio —Taxi del Municipio de Arona y la Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi S.P. "Villa de Adeje" suscribieron acuerdos anuales denominados "*Taxi a la Carta*", en los que se fijaban tarifas para determinados trayectos así como otras condiciones comerciales relativas a los servicios de taxi, desde al menos 2003 hasta 2012.

5. La Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV), la Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de Guía de Isora y la Asociación de Taxis de Santiago del Teide suscribieron acuerdos anuales denominados "*Taxi a la Carta*", en los que se fijaban tarifas para determinados trayectos así como otras condiciones comerciales relativas a los servicios de taxi, desde al menos 2006 hasta 2012.

**DÉCIMO.-** Los mercados susceptibles de ser afectados por las conductas analizadas son:

**1º Servicios de autotaxi.-** La Comunidad Autónoma de Canarias asumió desde su constitución la competencia exclusiva en materia de transporte por carretera en el Archipiélago. Hasta la entrada en vigor el 24 de junio de 2007 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera, se aplicó supletoriamente la legislación estatal: el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de Transportes en Automóviles ligeros; la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable; y la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El 10 de septiembre de 2012 entraron en vigor el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, así como el Decreto 74/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Servicio de Taxi, si bien no estaban vigentes en el momento de la suscripción de ninguno de los acuerdos analizados en el presente expediente.

La mencionada Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera regula en el capítulo VII el sector del taxi, definiendo en su artículo 80 como servicios de taxi "*el transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida el conductor, que se efectúa por*

*cuenta ajena mediante el pago de un precio, disponiendo de la licencia o autorización preceptiva."*

Esta actividad, que es un servicio público de prestación privada o servicio público impropio, se encuentra sometida, entre otros, a los siguientes principios:

- *"La intervención administrativa fundamentada en la necesaria garantía de interés público para la consecución de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio". (Artículo 81 a)*
- *"El equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio que se concretan en la limitación del número de autorizaciones y licencias de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias. "(Artículo 81 b)*

Para la realización de esta actividad se exige, conforme al artículo 82.1, contar con los correspondientes títulos habilitantes: licencia municipal para la prestación de los servicios urbanos en el municipio concedente y la autorización administrativa expedida por los Cabildos Insulares para la prestación de los servicios interurbanos. En preciso destacar asimismo que, en virtud del artículo 84.1.a), *"Los servicios deberán iniciarse en el término municipal al que corresponde la licencia de transporte urbano. Se entenderá por inicio del servicio el lugar donde son recogidos, de forma efectiva, los pasajeros, y con independencia del punto en el que comience el cobro de la tarifa o el lugar y sistema de contratación del servicio."*

Considerando que del estudio de las facturas aportadas por las Asociaciones y Cooperativas del taxi en la instrucción del expediente se deduce que la mayor parte de los servicios realizados en el marco de los acuerdos objeto de análisis se realizaron con origen o destino los aeropuertos, se ha considerado conveniente realizar una mención especial respecto a la regulación de estas zonas: Conforme al artículo 86.1 de la Ley 13/2007, *"Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos afectados y oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios, declararán como áreas sensibles aquellos puntos específicos tales como puertos, aeropuertos, intercambiadores, estaciones de transporte y similares que sean de interés general y en los que se genere un tráfico importante que afecte a las comunicaciones entre distintos municipios, a la conexión entre islas o a la atención a los turistas. En ellas se podrá establecer un régimen especial de recogida de viajeros fuera del término municipal."* Similar redacción fue recogida en el artículo 22 del citado Decreto 74/2012. No obstante, no se produjo una declaración expresa del Cabildo de Tenerife respecto a las zonas sensibles de la isla hasta la aprobación del Reglamento de 24 de abril de 2013, por el que se declaran áreas sensibles el

Aeropuerto Reina Sofía Tenerife Sur, el Aeropuerto de Los Rodeos Tenerife Norte, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de Los Cristianos, y tampoco consta una declaración en este sentido en la isla de La Gomera durante la vigencia de los acuerdos suscritos por la Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Autotaxi de San Sebastián de La Gomera. Así, al no haber existido durante la vigencia de los acuerdos declaración expresa de áreas sensibles, se aplicó en puertos y aeropuertos el mismo régimen que en las demás zonas, es decir, el taxi solo podía recoger pasajeros *en el término municipal al que corresponde la licencia de transporte urbano*.

Respecto a las tarifas, su determinación y exigencia, estipula el artículo 84.3 lo siguiente:

*"a) Las tarifas serán fijadas por el Ayuntamiento, en el caso de las urbanas, y por el Gobierno de Canarias en el caso de las interurbanas y las correspondientes a zonas de prestación conjunta y áreas sensibles. En todo caso, su aprobación queda sujeta a la legislación sobre precios autorizados.*

*b) Las tarifas deben garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial, debiendo ser revisadas cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico.*

*c) Las tarifas son obligatorias para los titulares de las licencias y autorizaciones, los conductores y los usuarios. Reglamentariamente se fijarán los supuestos excepcionales en que sea admisible el concierto del precio por el servicio, que requerirá constancia escrita del precio pactado y que se lleve a bordo ese documento. Queda expresamente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la normativa vigente ni amparados por el título administrativo habilitante."*

Nótese asimismo que, conforme al artículo 84.1 d), *"Los servicios de taxi han de llevarse a cabo mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo"*.

Las sucesivas Órdenes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis, confieren a las tarifas el carácter de máximas:

- Orden de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, de 16 de diciembre de 2005, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis.
- Orden de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, de 9 de enero de 2007, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis.
- Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de 2 de enero de 2008, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis.
- Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de 12 de diciembre de 2008, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis.
- Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de 21 de junio de 2011, de modificación de la Orden de 12 de diciembre de 2008, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis.
- Orden de 13 de junio de 2012, de modificación de la Orden de 12 de diciembre de 2008, del Consejero de Obras Públicas y Transportes, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos autotaxis.

En conclusión, la actividad del taxi está **fuertemente regulada**, fijándose por parte de las Administraciones Públicas unas **tarifas obligatorias máximas**, que deben aplicarse para los trayectos interurbanos, suponiendo una infracción grave el incumplimiento del régimen de tarifas conforme al artículo 105.28.3 de la Ley 13/2007.

Por otra parte, el mercado del taxi se ha segmentado tradicionalmente en tres tipos de servicios:

- Los realizados por vehículos que circulan en la vía pública.
- Los realizados por vehículos estacionados en las paradas establecidas al efecto.
- Los reservados con antelación.

Para los dos primeros existe una reserva a favor del taxi; no obstante, en los servicios reservados con antelación existe una alternativa que es el arrendamiento de vehículo con conductor o VTC.

**Los acuerdos analizados en este expediente se circunscriben al segmento de los servicios contratados con antelación**, considerando que deben contratarse como mínimo hasta las 18.00 del día anterior al que tendrá lugar el servicio. Únicamente en el caso del acuerdo entre APAV y la Asociación de taxis de Granadilla de Abona se trata de servicios a realizar por vehículos establecidos en la parada del Aeropuerto Tenerife Sur, señalándose en los acuerdos que no será necesario comunicar con antelación los servicios que se requieran.

**La conducta afectaría, desde el punto de vista geográfico, al mercado de autotaxi de la isla de Tenerife y de La Gomera, quedando delimitado geográficamente a los municipios a los que pertenecen las Asociaciones y Cooperativas de taxi que han suscrito los acuerdos:**

- Isla de Tenerife: Municipio de Adeje, Municipio de Arona, Municipio de Granadilla de Abona, Municipio de Guía de Isora, Municipio de Puerto de la Cruz y Municipio de Santiago del Teide.
- Isla de La Gomera: Municipio de San Sebastián de La Gomera.

El nivel de representatividad de cada una de las Asociaciones y Cooperativas en el correspondiente municipio, entre 2006 y 2012, ha sido el siguiente:

ENTIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi, S.P. Villa de Adeje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-Taxi de Guía de Isora	100%	100	100%	100%	100%	100%	100%
Asociación Cooperativa de Taxis San Sebastián de La Gomera	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Asociación de Radio-Taxis del Municipio de Mona	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Asociación de Taxis de Santiago del Teide	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo	98%	98%	98%	93%	87%	85%	85%

**2º Servicios de transporte en vehículos de hasta 9 plazas con conductor, reservados previamente.-** En este mercado compiten dos tipos de operadores, los taxistas y el VTC.

Respecto a la normativa aplicable al VTC, se solicitó información al Cabildo de Tenerife, que remitió la información que a continuación se resume (Folios 1293-1296):

El Decreto autonómico 148/94, de 15 de julio, regulador de la actividad de arrendamiento con conductor (VTC) establecía un mercado contingentado, en la medida que se establecía una comisión participada por las Asociaciones de vehículos auto-taxis, discrecional de viajeros y Cabildo, **a fin de fijar cupos o contingentes en función de oferta y demanda** (Disposición Adicional Octava del Decreto de referencia). Asimismo, **establecía limitaciones** al traslado de vehículos VTC entre las diferentes islas, dado que sólo lo permitía para eventos específicos y nunca por un plazo superior a quince días (Disposición Adicional Tercera del Decreto de referencia).

Este Decreto fue **recurrido**, suspendiéndose mediante el Decreto 212/1994, de 17 de octubre, el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de vehículos de turismo (serie VTC) hasta que el Tribunal Superior de Justicia de Canarias se pronunciase sobre **la legalidad** del primer Decreto. Este Tribunal dictó Sentencia de 19 de junio de 1998, por la que se desestimó el correspondiente recurso contencioso-administrativo, siendo la misma recurrida en casación ante el Tribunal Supremo. Éste, en Auto de 10 de enero de 2000, inadmitió los recursos de casación interpuestos y acumulados, y declaró la firmeza de la citada Sentencia de 19 de junio de 1998. Mediante el Decreto 161/2004, de 16 de noviembre, se levantó la suspensión del otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento con conductor de vehículos de turismo, serie VTC.

Este Decreto 161/2004 fue a su vez recurrido ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias por la Asociación de Empresarios de Gran Turismo, ASHOTEL y FEDETAX. El 2 de abril de 2007 se dictó sentencia, por la que se estimó parcialmente el recurso, anulando las Disposiciones Transitorias del Decreto 161/2004 que establecían 2 periodos de visado para adaptar los vehículos a las condiciones del Decreto 148/94, en parte porque un Decreto que levanta una suspensión no puede imponer condiciones, sino levantar la suspensión, aunque, en realidad, el juez las anula por falta de audiencia de los interesados.

Mediante Resolución de la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias de fecha 8 de junio de 2009 se estableció como plazo de visado de las autorizaciones VTC correspondiente a 2009, el siguiente trimestre, contado a partir de la publicación del Decreto que aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias. No obstante, FEDETAX impugnó esta Resolución ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, acordándose en Auto de 14 de septiembre de 2009 la adopción de la medida cautelar de suspender dicha Resolución provisionalmente. Mediante Sentencia de 18/02/2010 se declaró por falta de agotamiento de la vía administrativa la inadmisibilidad del recurso contencioso administrativo.

Mediante Auto de 21/06/10 se acordó acceder a la adopción de la medida cautelar solicitada, consistente en la suspensión provisional de la resolución de la Dirección General de Transportes de 08/06/09, con lo que, al estar suspendido, continuaron los periodos de visado reglamentariamente previstos en el Decreto de la VTC.

Finalmente, el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, que entró en vigor el día 10 de septiembre de 2012, derogó, entre otros, el Decreto 148/1994, y **estableció como principio general la libertad de acceso al mercado del arrendamiento con conductor VTC**, si bien con una exigencia mínima de 10 vehículos (artículo 105.1-a) con un valor mínimo de adquisición de cincuenta mil euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose seis mil euros por plaza adicional (artículo 108.2-a) y una antigüedad no superior a un año desde la fecha de su primera matriculación (artículo 106.1). Asimismo, estableció la libre circulación de vehículos de arrendamiento con conductor VTC entre islas.

Respecto a la posibilidad de prestación del servicio de VTC en la zona de puertos y aeropuertos, la Orden de 29 de diciembre de 2006, por la que se regula el régimen aplicable a la recogida de viajeros por vehículo turismo de arrendamiento con conductor en puertos y aeropuertos de Canarias establece en su artículo 1 que *"Los vehículos turismo dedicados al arrendamiento con conductor que se encuentren residenciados en territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, y que estén provistos de la oportuna autorización de transporte interurbano V.T.C., cuando efectúen la recogida de viajeros en puertos y aeropuertos habrán de acreditar la contratación previa de los servicios en los términos previstos en el Decreto 148/1994, de 15 de julio, por*

*el que se regula la actividad y régimen de autorizaciones de arrendamiento con conductor de vehículos de turismo, y con sujeción a lo dispuesto en la presente Orden departamental."*

Por lo tanto, habida cuenta de las circunstancias desfavorables para el desarrollo de este mercado, esta Instrucción considera razonable concluir que el VTC no es un sustituto perfecto de los servicios de taxi contratados con antelación, ni desde la perspectiva del precio, puesto que el VTC debe hacer frente a mayores costes de inversión inicial que repercutirá en el precio final, ni tampoco en la actualidad parece que exista oferta suficiente capaz de satisfacer la demanda existente. En este sentido, la tabla que se incluye a continuación, elaborada por esta Instrucción a partir de datos aportados por el Cabildo de Tenerife (Folios 1297-1298), permite realizar una comparativa del número de licencias municipales de taxis concedidas en la isla, respecto al número de autorizaciones de VTC entre los años 2005 y 2012:

Anualidad	Licencias de taxi	Autorizaciones de VTC	Relación VTC/Taxi
2005	2638	61	2,31%
2006	2638	51	1,93%
2007	2659	61	2,29%
2008	2659	64	2,41%
2009	2659	61	2,29%
2010	2659	47	1,77%
2011	2656	50	1,88%
2012	2656	39	1,47%

No obstante, aunque la sustituibilidad no sea perfecta, es evidente que los servicios realizados bajo la modalidad de "Taxi a la carta" compiten con los VTC en el mercado del transporte discrecional de pasajeros, ambos con un precio fijo por trayecto. En este caso

- 1.- ***El precio tiene un carácter determinante en la decisión del cliente (agencia de viajes) a la hora de elegir a un prestador del servicio o a otro.***
- 2.- Así, al fijar los acuerdos los precios, se elimina la incertidumbre de un precio variable en función de diversos factores, propio de los taxis.
- 3.- Asimismo, un precio fijo facilita la comparación de los precios entre el taxi y el VTC, lo cual tendrá el efecto de desplazar la demanda hacia los taxis, ya que éstos son comparativamente más baratos que aquéllos, debido, entre otras razones, a la exigente normativa que regula el sector de VTC, expuesta anteriormente.

**3º Mercado de prestación de servicios por Agencias de Viajes.-** La transposición de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, a través de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y la entrada en vigor de la Ley 14/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, ha supuesto importantes cambios estructurales en los sistemas de autorización de los operadores económicos dedicados a la intermediación turística.

Así, con la entrada en vigor del Decreto 89/2010, de 22 de julio, por el que se regula la actividad de intermediación turística en la Comunidad Autónoma de Canarias, se simplifican los trámites y los documentos a aportar para el inicio del ejercicio de la actividad de intermediación turística, sustituyendo el sistema de autorización por el de la comunicación previa al inicio de la actividad.

Una de las modificaciones más importantes de este Decreto se refiere a la tipología de las agencias de viaje: desaparece la distinción entre agencias de viajes minoristas, mayoristas o mayoristas-minoristas, unificándose todas en una sola categoría llamada agencia de viajes y se añade una nueva figura denominada intermediador turístico. El concepto de intermediador turístico y su diferenciación de la agencia de viajes vienen definidos por el artículo 47 de la

Ley de Ordenación de Turismo de Canarias, relativo al concepto y alcance de la intermediación turística, que señala lo siguiente:

*"1. Constituye intermediación turística, la actividad empresarial de quienes se dedican comercialmente al ejercicio de actividades de mediación en la venta y organización de servicios turísticos.*

*2. La intermediación turística, en cuanto afecte a viajes combinados, sólo podrá realizarse por las personas físicas o jurídicas que tengan la consideración de agencias de viajes, de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente"*

En relación con el número de Intermediadores Turísticos y Agencias de Viajes que operaban en la provincia de Santa Cruz de Tenerife entre los años 2006 y 2012, se han obtenido los siguientes datos de la Dirección General de Ordenación y Promoción Turística del Gobierno de Canarias (Folios 1372-1373):

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
INTERMEDIACIÓN(*)	La Gomera	0	0	0	0	1	4	4
	La Palma	0	0	0	0	0	8	16
	Tenerife	0	0	0	0	31	113	213
	Web	0	0	0	0	4	9	64
	<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>134</b>	<b>297</b>
AGENCIAS DE VIAJES	El Hierro	5	6	6	8	6	6	6
	La Gomera	15	15	17	18	19	21	21
	La Palma	39	40	41	44	44	41	41
	Tenerife	404	449	486	478	497	385	378
	Web	0	0	0	0	1	7	33
	<b>TOTAL</b>	<b>463</b>	<b>510</b>	<b>550</b>	<b>548</b>	<b>567</b>	<b>460</b>	<b>479</b>

\* *La actividad de intermediador turístico se regula por primera vez a través del Decreto 89/2010, de 22 de julio, que entró en vigor a principios de agosto de ese año, razón por la cual no existen intermediadores turísticos en los años 2006-2009.*

Por su parte, según datos de APAV, el número de Agencias de Viajes y de establecimientos de tales Agencias de Viajes pertenecientes a dicha Asociación, detallado para las anualidades 2006-2012 y por islas, es el siguiente:

Nº agencias de viajes asociadas a APAV	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tenerife	50	47	46	46	42	35	52
La Palma	6	6	6	6	6	4	2
La Gomera	1	1	1	1	1	1	1
El Hierro	1	155	1	1	1	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>41</b>	<b>56</b>
Nº establecimientos de agencias de viajes asociadas a APAV	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tenerife	74	71	70	70	63	53	83
La Palma	8	8	8	8	8	5	3
La Gomera	1	1	1	1	1	1	1
El Hierro	1	1	1	1	1	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>73</b>	<b>61</b>	<b>89</b>

Por tanto, **el nivel de representatividad de APAV** estimado en el mercado de la intermediación turística de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, calculado a partir de los datos expuestos anteriormente, es el siguiente:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nº Intermediadores	0	0	0	0	36	134	297
Nº Agencias de Viajes	463	510	550	548	567	460	479
<b>TOTAL</b>	<b>463</b>	<b>510</b>	<b>550</b>	<b>548</b>	<b>603</b>	<b>594</b>	<b>776</b>
Nº establecimientos asociados APAV	84	81	80	80	73	61	89
<b>Nº establecimientos asociados APAV/Total de Agencias de Viajes e Intermediadores Turísticos</b>	<b>18,14%</b>	<b>15,88%</b>	<b>14,55%</b>	<b>14,60%</b>	<b>12,11%</b>	<b>10,27%</b>	<b>11,47%</b>

A falta de información sobre la cuota de representatividad de APAV en el mercado de la intermediación turística de la provincia de Santa Cruz de Tenerife en función de la cifra de negocios, se hace constar que entre los socios que forman parte de APAV se encuentran muchas de las principales y mayores agencias de viajes que operan en el Archipiélago Canario.

**UNDÉCIMO.-** De la instrucción habida y de la documentación aportada ha quedado suficiente probado que APAV y las Asociaciones y Cooperativas imputadas, en orden a los Acuerdos suscritos, han infringido lo prevenido en el Artículo 1 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, en relación y concordancia con lo dispuesto en el Artículo 1 de la Ley 16/1987 de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia, toda vez que estamos en presencia de una conducta única y continuada en el tiempo, que se inicia en el año 2006 y se extiende hasta el año 2012 *“con el objeto de fijar las tarifas y otras condiciones comerciales para la prestación de determinados servicios de transporte discrecional de pasajeros, previamente contratados, a realizar por los taxistas asociados a las mismas, a los clientes de las Agencias de Viajes miembros de APAV”*.

*“Estos acuerdos tienen como efecto directo la eliminación del juego competitivo que debería producirse entre los taxistas para la contratación de estos servicios por las Agencias de viajes, en situación de libre competencia, produciéndose, en concreto, los efectos anticompetitivos que a continuación analizamos, tanto desde el lado de la oferta como de la demanda:*

#### Análisis de los efectos por el lado de la oferta:

El sector del taxi es un mercado fuertemente regulado en el que además de establecerse normativamente las condiciones de prestación del servicio, se fijan también las tarifas máximas que deben cobrar los taxistas. No obstante, aun existiendo esta rigidez en el mercado, la normativa sectorial determina que las tarifas deben garantizar no sólo la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitir una adecuada amortización, sino que además incluyen un beneficio industrial razonable. Por ello, cabría la posibilidad de que un taxista pudiera renunciar a parte de ese beneficio ***sin incurrir en venta a pérdidas***, con la contrapartida de ver aumentada la demanda de sus servicios.

***De ahí que la fijación de tarifas por parte de las Asociaciones y Cooperativas con APAV elimina la presión competitiva que podría dar lugar a una reducción de los precios en beneficio de los usuarios, con***

***una repercusión significativa ya que las Asociaciones y Cooperativas representan en la mayor parte de los municipios al 100% de los taxistas autorizados en los mismos.***

***La reciente Resolución S/04/2013, Unión del Taxi del Aljarafe, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, de fecha 14 de mayo de 2013, recogía a este respecto lo siguiente: " (...) 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, contigentación 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.***

Asimismo, no debe olvidarse que al estar este sector tan regulado, con establecimiento de tarifas máximas interurbanas iguales en todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, independientemente de las condiciones en las que se preste dicho servicio (antigüedad y conservación del vehículo, trato del conductor, etc.), los operadores económicos tienen pocos incentivos para competir entre ellos mediante la introducción de mejoras en la calidad del servicio. Por tanto, el pequeño margen con el que pudieran competir los taxistas en la prestación de estos servicios denominados "Taxi a la Carta", reduciendo aunque fuera ligeramente el precio sobre las tarifas máximas oficiales, queda anulado con la fijación de los precios en estos acuerdos, ***dando como resultado un reparto tácito del mercado entre todos los operadores miembros de cada asociación, impidiendo la libre competencia entre ellos.***

En este sentido, el extinto ***Tribunal de Defensa de la Competencia en su Resolución 556/03, Empresas Cárnicas*** se pronunció de la siguiente manera respecto a las conductas anticompetitivas procedentes de Asociaciones Profesionales: "*(...) existe una nítida separación entre la legítima asistencia que las asociaciones pueden prestar a sus asociados, en la que puede admitirse la distribución de información e impresos que la normativa vigente exige y la ilícita fijación de conceptos que deben quedar abiertos para la negociación libre entre los asociados y sus clientes. (...) Cuando desde asociaciones, agrupaciones o colectivos diversos se transmiten pautas de homogeneización de comportamientos, y no digamos precios y condiciones comerciales, se está*

*vulnerando gravemente ese principio de independencia de comportamiento que resulta imprescindible para actuar con eficacia competitiva en los mercados por parte de todos y cada uno de los operadores económicos. (...) Las actuaciones concertadas y las pautas colectivas sobre el comportamiento de los agentes merman esos principios básicos de la solvencia e independencia de comportamiento necesarios para el eficaz despliegue de la competencia."*

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que son las propias Asociaciones y Cooperativas de taxis las que suscriben y facturan a las agencias de viajes por el conjunto de los servicios realizados por los taxistas asociados en el marco de los acuerdos durante un periodo determinado, gestionando incluso el reparto de los servicios entre los taxistas de manera centralizada.

#### Análisis de los efectos por el lado de la demanda:

Si bien APAV manifiesta la absoluta libertad de contratación de cada agencia de viajes y la inexistencia de obligatoriedad por parte de las mismas de aplicar los acuerdos, se considera que **éstos crean un marco de actuación común entre las agencias de viajes, competidoras entre sí, con intercambio de información e interlocución entre ellas, unificando su comportamiento, por lo que APAV estaría incurriendo en una conducta prohibida por la LDC.**

En definitiva, la fijación de precios realizada desde Asociaciones Profesionales tiene una doble vertiente:

- 1.- Por un lado supone la fijación de precios a nivel horizontal, esto es, entre competidores,
- 2.- Así como a nivel vertical, fijando el precio que deben cobrar los taxistas a todas las agencias de viajes pertenecientes a APAV, actuando todos los taxistas pertenecientes a las Asociaciones como un único oferente, y todas las agencias de APAV como un único demandante. Así, desde el punto de vista vertical, los acuerdos fijan los costes de uno de los inputs de los paquetes que ofrecen las agencias de viajes a sus clientes.

En cualquier caso, a la hora de apreciar la existencia o no de una conducta anticompetitiva en el caso de que la conducta consista en una fijación de precios, no es necesario acreditar, conforme a reiterada jurisprudencia de la CNC, los efectos reales producidos sobre la competencia, constituyendo la fijación de precios una restricción por objeto y por tanto una práctica anticompetitiva en sí misma. Así lo recoge, por ejemplo, **la Resolución del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia de fecha 22 de noviembre de 2006, expediente 605/2005 Juguetes Cataluña:** *"Esta prohibición del artículo 1 de la LDC no queda invalidada por la no aplicación de la cláusula por la Asociación o por la posible falta de efectos anticompetitivos constatados, pues basta que la conducta cumpla una de las tres condiciones previstas por el artículo 1 de la LDC para que se 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, y sólo si por lo que respecta al impedir restringir o falsear la competencia, cumplen una la 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"*

**DUODÉCIMO.-** En consecuencia con todo lo anterior, esta SALA DE COMPETENCIA concluye que procede:

**1º** declarar la existencia de conductas prohibidas por el Artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia *"consistentes en una infracción única y continuada en el tiempo, que se inicia en el año 2006 y se extiende hasta el año 2012, que engloba prácticas colusorias de fijación de precios, restringiendo y falseando la competencia, en el mercado del Taxi en la Isla de Tenerife".*

**2º** que la citada conducta *"debe de ser calificada como muy grave, con los efectos y consecuencias de los Artículos 62, 63 y 64 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia"* a la luz de *"lo dispuesto, en este concreto caso, en el Artículo 10 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, como normativa más favorable".*

**3º** y consiguientemente, debemos rechazar la propuesta dual que nos eleva el Servicio de Defensa de la Competencia, de la Comunidad Autónoma de Canarias, *al entender como posible la aplicación del Artículo 5 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia".*

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.-** La Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su **Artículo 50 Instrucción del expediente sancionador** que *"1. La Dirección de Investigación, una vez incoado el expediente, practicará los actos de instrucción necesarios para el esclarecimiento de los hechos y la*

*determinación de responsabilidades; 2. La empresa o asociación de empresas que invoque el amparo de lo dispuesto en el apartado 3 del Artículo 1 de esta Ley **deberá** aportar la prueba de que se cumplen las condiciones previstas en dicho apartado; 3. Los hechos que puedan ser constitutivos de infracción se recogerán en un **Pliego de Concreción de Hechos** que se notificará a los interesados para que, en un plazo de quince días, puedan contestarlo y, en su caso, proponer las pruebas que consideren pertinentes; 4. Practicados los actos necesarios, la Dirección de Investigación formulará **Propuesta de Resolución** que será notificada a los interesados para que, en el plazo de quince días, formulen las alegaciones que tengan por convenientes ; 5. Una vez instruido el expediente, la Dirección de Investigación lo **remitirá** al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, acompañándolo de un informe en el que se incluirá la **Propuesta de Resolución**, así como, en los casos en los que proceda, propuesta relativa a la exención o a la reducción de la multa, de acuerdo con lo previsto en los Artículos 65 y 66 de esta Ley”.*

Por todo ello, procede concretar las siguientes particularidades:

- 1<sup>a</sup> prima facie* dejar constancia fehaciente que ninguna de las partes interesadas-imputadas en este Expediente Sancionador, a tenor de lo probado en él, se han acogido y han dado cumplimiento a lo previsto en el apartado segundo del citado Artículo 50 de la Ley 15/2007.
- 2<sup>a</sup>* la Ley 16/1989 de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia ya abordaba los límites de este acto administrativo: la concreción clara y precisa del Pliego de Concreción de Hechos y, subsiguientemente, la Propuesta de Resolución.

Pliego de Concreción de Hechos previsto para recoger los hechos que pueden ser constitutivos de infracción, con la obligación de ser notificado a los presuntos infractores a los efectos prevenidos, anteriormente citados.

El Pliego de Concreción de Hechos es, pues, **el acto administrativo** que fija los hechos que configuran la acusación y las personas (físicas o jurídicas) imputadas, de manera que todo el procedimiento posterior **no puede desviarse** de los allí fijados, como ha establecido desde siempre el Tribunal de Defensa de la Competencia (por todas, la **Resolución 4 Septiembre 2000 Expediente Sancionador Aenor**).

En ella, recuerda que el **Tribunal de Justicia Europeo** ha declarado reiteradamente (entre otras, *Sentencias Hoffmann-La Roche de 11 Febrero 1979; Cimentieres CBR y otros/Comision de 18 Diciembre 1992;*

*CB y Europa/Comisión de 23 Noviembre 1994) que “el respeto de los derechos de defensa **EXIGE** que, desde la fase del procedimiento administrativo, se ofrezca a la empresa interesada la posibilidad de manifestar adecuadamente su punto de vista sobre la realidad y pertinencia de los hechos, imputaciones y circunstancias alegadas por la Comisión, de manera que el Pliego de Cargos **DEBE FACILITAR** a la empresa todos los elementos necesarios para que pueda defenderse de forma eficaz. En el Pliego de Cargos **deben mencionarse con claridad todos los elementos esenciales.....”***

**3ª** En la normativa de la Comunidad Europea (**REGLAMENTO 99**) el Pliego de Cargos es el documento en el que la Comisión, después de haber reunido los elementos que le permiten establecer pruebas suficientes de la existencia de una infracción, **recoge los hechos probados y formula la acusación** que comunica a las empresas imputadas para alegaciones (Artículo 2.1).

Según dispone el Artículo 2.2 la Comisión **sólo podrá** tomar en consideración, en sus decisiones, los cargos respecto de los cuales las empresas hayan podido exponer sus puntos de vista. De este modo, el Pliego de Cargos tiene por efecto **crystalizar** la postura de la Comisión, impidiendo a ésta mantener en su Decisión otros cargos distintos de los comunicados, si bien puede abandonar ciertos cargos después de formular el Pliego (**Sentencia IBM de 11 Noviembre 1981 y Auto Reynolds de 18 Junio 1986**).

El efecto **crystalización** conlleva **(a)** que la Comisión no podrá fundamentar su Decisión sobre otros datos de hecho que los comunicados (**Sentencia Pasta de madera II de 3 Marzo 1986**); **(b)** que, para poder fundamentar su decisión sobre un elemento de hecho, la Comisión deberá indicar con claridad en el Pliego de Cargos qué piensa presentar ese documento contra la empresa de que se trate; **(c)** que, la Comisión no podrá acusar a una empresa de una infracción distinta de la que figura en el Pliego de Cargos y, en particular, dando a los hechos una calificación diferente a la concretada en el Pliego; **(d)** que, la Comisión no podrá acusar a las empresas de una infracción cuya duración sea superior a la tomada en consideración en el Pliego de Cargos (**Sentencia Pioneer de 7 Junio 1983**), ni podrá ampliar el alcance o modificar la naturaleza de los cargos (**Sentencia de instancia Europay de 23 Febrero 1994**); **(e)** que, la Comisión no podrá fundamentar su decisión sobre una concepción jurídica diferente de aquélla sobre la que se asienta

el Pliego de Cargos; y **(f)** que, la Comisión no podrá imponer multas sin anunciar su intención de hacerlo.

**4ª** lo anterior debe predicarse del Informe Propuesta.

**5ª** finalmente, el Artículo 9 de la Constitución Española dispone que *“1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico;.....3. La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos”*.

En siguiente Artículo 103 dispone que *“1. La administración Pública sirve con objetividad los intereses generales.....con sometimiento pleno a la ley y al derecho”*.

**6ª** la Ley 30/1992 de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común dispone en su Artículo 53 que *“1. Los actos administrativos que dicten las Administraciones Públicas, bien de oficio o a instancia del interesado, se producirán por el órgano competente ajustándose al procedimiento establecido”*.

Añadiendo el siguiente Artículo 54 que *“.....los actos administrativos serán motivados, con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derecho”*. Precepto normativo que debe ser visto a la luz de lo prevenido en los Artículos 218, anteriores y siguientes concordantes, de la Ley 1/2000 de 7 de Enero de Enjuiciamiento Civil, de aplicación supletoria, en tanto que disponen que *“las.....deben ser claras, precisas y congruentes.....y se motivarán expresando los razonamientos fácticos y jurídicos que conducen a la apreciación y valoración de las pruebas, así como a la aplicación e interpretación del Derecho”*.

**7ª** y todo ello, con amparo en el apartado primero del Artículo 24 de la Constitución Española en el que previene que *“todas las personas tienen derecho a obtener la tutela efectiva de los Jueces y Tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión”*.

Esta **SALA DE COMPETENCIA** entiende y pronuncia que en la instrucción de este Expediente Sancionador se han dado y cumplido todos los requisitos condicionantes, formales y de fondo, por lo que las empresas imputadas en tanto que infractoras de preceptos normativos de las leyes de

competencia, no podrán alegar indefensión, en aplicación de los **principios de tipicidad y legalidad**.

**SEGUNDO.-** La Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su **Artículo 1 Conductas colusorias**, apartado primero que “*se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en (a) la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio; (b) la limitación o el control de producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones; (c) el reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento; (d) la aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros; (e) la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos*”.

La Ley 16/1989 de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia, dispone en su **Artículo 1 Conductas prohibidas**, apartado primero que “*se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en (a) la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio; (b) la limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones; (c) el reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento; (d) la aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros; (e) la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos*”.

Dado que las resoluciones (judiciales o administrativas, en este caso) no son sino un **silogismo** en el que la mayor es una norma legal previamente establecida, promulgada y publicitada para ser aplicada al caso expreso; la menor, es el relato de una conducta probada al objeto y efecto de ser incardinada el precepto normativo previo, es la causa o razón por la que, en este caso, esta Sala de Competencia debe dejar suficientemente acreditadas las reglas de juego, esto es, los concretos preceptos normativos aplicables a la

conducta, para seguidamente pasar a establecer y concretar la conducta imputada, con amparo y en aplicación de los principios de tipicidad y legalidad.

**TERCERO.-** Las conductas examinadas-investigadas por el Servicio de Defensa de la Competencia, de la Comunidad Autónoma de Canarias adquieren todo su sentido y significado al analizarse de forma conjunta, **en función del objetivo final común** que persiguen las empresas y asociaciones imputadas y que no es otro que el de **controlar el mercado, fijando precios y condiciones** y ello durante el periodo de tiempo, a los efectos de Expediente Sancionador, **comprendido entre el año 2006 y el 2012.**

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, hoy extinto, en la **RESOLUCION 17 Mayo 2010 (Expediente Sancionador S/0106/08 Almacenes de hierro)** recientemente confirmada por la Audiencia Nacional (**SAN 19 Febrero 2013**) disponía que *“los Tribunales Comunitarios tienen señalado que una infracción de la prohibición de acuerdos restrictivos puede ser el resultado <de una serie de actos separados en el tiempo o incluso de un comportamiento continuado> siempre que las diferentes acciones se inscriban dentro de un **Plan Conjunto** debido a su objeto idéntico o único, que no puede determinarse mediante una referencia general a la distorsión de la competencia. Una interpretación – la existencia de una única infracción y continuada en el tiempo – que no quedará desvirtuada por el hecho de que, uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuado, puedan constituir por sí mismos y aisladamente considerados una infracción del mismo precepto. Como tampoco lo será porque **no exista prueba directa** de la persistencia de la infracción continuada durante periodos de tiempo <más o menos largos en el marco de una infracción que dura varios años> siempre que existan pruebas de hechos suficientemente próximos en el tiempo y conectados entre sí, **de modo que pueda inferirse razonablemente en Derecho que la infracción prosiguió de forma ininterrumpida entre dos fechas concretas.** Una interpretación que se fundamenta en que las empresas suelen ser conscientes del carácter anticompetitivo de sus conductas y, por ello, es habitual que la autoridad de competencia se encuentre con **documentación de carácter fragmentario y dispersa**, de modo que normalmente es preciso inferir la existencia y duración de la infracción de ciertas coincidencias e indicios que, **considerados en su conjunto pueden constituir, a falta de una explicación alternativa, la prueba de una infracción única y continuada”.***

Doctrina que han venido aplicando de forma uniforme, continuada y constante, tanto el hoy extinto Tribunal de Defensa de la Competencia, como por la hoy también extinta Comisión Nacional de la Competencia hasta nuestros días (caso reciente y por todas las siguientes **Resolución 28 Enero 2010 Expediente Sancionador S/0014/07 Gestión Residuos Sanitarios;**

**Resolución 27 Julio 2000 Expediente Sancionador 1468/1999 Texaco 2; 31 Octubre 2000 Expediente Sancionador S/0475/00 Prensa Vizcaya; 31 Mayo 2002 Expediente Sancionador S/0520/2001 Disraed).**

El hoy extinto Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (**Resolución 25 Marzo 2013 Expediente Sancionador S/0316/10 Sobres de papel**) ha expresado que “*el hecho de que no todas las empresas estén presentes en todas las conductas acreditadas **no priva de unidad** a la infracción y no contraviene ningún derecho de defensa de las empresas el que se les impute la participación en una infracción única y continuada, siempre y cuando se individualice tal responsabilidad conforme a los hechos probados*”. Doctrina reiterada en las **Resoluciones 12 Enero 2012 Expediente Sancionador S/0179/09 Hormigón y productos relacionados; Resolución 19 Octubre 2011 Expediente Sancionador S/0226/10 Licitación de carreteras.**

En cuanto a la alegación relativa a la imposibilidad de atribuir responsabilidades a sujetos que no han cometido algunas de las prácticas infractoras contenidas en una única y continuada conducta, ésta debe ser rechazada en línea con lo dispuesto en la **Resolución 26 Abril 2011 Expediente Sancionador S/0107/08 Plataforma distribución mejillón Galicia** al decir que “*en lo que respecta al requisito de identidad de sujetos infractores, esto no puede ser entendido en su sentido literal, puesto que cuanto mayor sea la duración en el tiempo de un acuerdo continuado, más probable es que los integrantes del acuerdo entren y salgan de él*”. “*Concurren los criterios enunciados por la Audiencia Nacional para la declaración de una infracción única y continuada. **Primero**, en cuanto a la identidad subjetiva.....**Segundo**, existe un objetivo común.....**Tercero**, las prácticas investigadas guardan una relación espacio temporal de sucesión.....**Cuarto**, su mayor o menor intensidad suele depender de las condiciones de oferta en el mercado e incluso del momento de la campaña, puesto que hay una cierta estacionalidad en las ventas*”.

Al hilo de lo anterior, esta Sala de Competencia, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, **en su primera Resolución 19 Diciembre 2013 Expediente Sancionador S/0378/11 Desmotadoras de algodón** hace suyos los anteriores argumentarios y **enfatiza diciendo** que “*en todo caso, a pesar de considerarse una infracción única y continuada, **se concretan y especifican para cada una de las empresas y asociaciones sectoriales imputadas su particular e individual responsabilidad en los hechos probados***”.

Finalmente decir que, la infracción única y continuada tiene su amparo legal ex **Artículo 4.6 del Real Decreto 1398/1993 de 4 de Agosto**, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, al decir que “*será sancionable, como infracción continuada, la realización de una pluralidad de acciones u omisiones que infrinjan el mismo o*

*semejantes preceptos administrativos, en ejecución de un **Plan Preconcebido** o aprovechando idéntica ocasión” (**Sentencia Audiencia Nacional 6 Noviembre 2009 Recurso 542/2007 Caja Vital**).*

Así, de conformidad con lo prevenido en dicho precepto normativo y con amparo en la doctrina jurisprudencial que lo desarrolla, **la apreciación de una infracción continuada** exige la presencia de los siguientes requisitos **(1)** pluralidad de acciones u omisiones; **(2)** que las acciones u omisiones infrinjan el mismo o semejantes preceptos administrativos y **(3)** que las acciones u omisiones se hayan realizado en ejecución de un Plan Preconcebido y aprovechando idéntica ocasión.

La Sala Tercera, de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Supremo, ha apreciado la existencia de infracciones continuadas en el ámbito de aplicación de la Ley 16/1989 (por todas las **SSTS 28 Febrero 2005 Recurso 134/2002; 10 Octubre 2006 Recurso 5888/2003; 19 Marzo 2008 Recurso 3063/2005.....**).

En el mismo sentido los órganos jurisdiccionales comunitarios también han apreciado, en la aplicación de las normas de defensa de la competencia, la existencia de infracciones continuadas (**Sentencia Tribunal de Justicia 21 Septiembre 2006 Asunto C-105/04 apartados 109 a 115; y Sentencia del Tribunal de Primera Instancia 8 Julio 2008 Asunto T-53/03 apartados 252 y 255**).

En la primera de ellas, el Tribunal de Justicia dispone:

- Apartado 110 que *“una infracción del Artículo 81 CE apartado 1 puede resultar no sólo un acto aislado, sino también una serie de actos o incluso de un comportamiento continuado. Esta interpretación no queda desvirtuada por el hecho de que uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuado también puedan constituir por sí mismos y aisladamente considerados una infracción de la citada disposición. Cuando las distintas acciones se inscriban en un **Plan Conjunto** debido a su objeto idéntico que falsea el juego de la competencia en el interior del mercado común, la Comisión puede imputar la responsabilidad por dichas acciones en función de la participación **de la infracción considerada en su conjunto**”.*
- Apartado 111 *“de la sentencia recurrida se desprende que la calificación del Tribunal de Primera Instancia de las prácticas concertadas en materia de precios como constitutivas de **una única infracción continuada** se basa precisamente en dicho razonamiento”.*

**CUARTO.-** La Ley 15/2007 en su **ARTICULO 1 Conductas colusorias** dispone en su apartado primero que “*se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional.....*”

El **ARTICULO 81.1** del Tratado establece que “*serán incompatibles con el mercado común 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 común y, en particular, los que consistan en.....*”

El Tribunal de Justicia, en aplicación de dichos preceptos normativos, viene señalando que “*los conceptos de acuerdo, decisión y práctica concertada son términos que, desde el punto de vista subjetivo, recogen formas de colusión que comparten la misma naturaleza y que sólo se distinguen por su intensidad y por las formas en que se manifiestan*”, facilitando determinados criterios.....y en concreto ha distinguido entre prácticas **con un objeto contrario a la competencia** y prácticas **con un efecto contrario a la competencia**, por cuanto en el texto del Artículo 81.1 CE “**objeto y efecto no son condicionantes acumulativas sino alternativas**”.

Tal distinción se basa en el hecho que determinadas formas de colusión entre empresas pueden considerarse, **por su propia naturaleza**, perjudiciales para el juego normal de la competencia (**Sentencias 20 Noviembre 2008 Asunto C-209/07 apartados 15 a 17; y 4 Junio 2009 Asunto C-8/2008 apartados 28 a 30**).

En esta última, literalmente se establece:

- Apartado 28 “*en lo relativo a la delimitación de las **prácticas concertadas** que tengan un **OBJETO** contrario a la competencia y de aquéllas que tengan un **EFEECTO** contrario a la competencia, ha de recordarse que el objeto y el efecto son condiciones no acumulativas sino alternativas para apreciar si una práctica está comprendida dentro de la prohibición del Artículo 81.1 CE. Es jurisprudencia reiterada desde la **Sentencia 30 Junio 1966 (LTM 56/55 Recurso)** que el carácter alternativo de este requisito, como indica la conjunción <0> lleva en primer lugar a la necesidad de considerar el objeto mismo de la práctica concertada, habida cuenta del contexto económico en el que se deba aplicar. Sin embargo, en caso de que el análisis del contenido de la práctica concertada no revele un **suficiente grado de nocividad** respecto de la competencia, es necesario entonces examinar los efectos del acuerdo y, para proceder a su prohibición exigir que se reúnan los elementos que prueben que el juego de la competencia ha resultado, de hecho, impedido o restringido o falseado de manera sensible” (**Sentencia Beef Industry Development Society y Barry Brothers**).*

- Apartado 29 “además ha de señalarse que, para apreciar sí un acuerdo está prohibido por el Artículo 81.1 CE la toma en consideración de sus efectos concretos es superflua cuando resulta que éste tiene por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común” (**Sentencias 13 Julio 1966 Consten y Grundig/Comision; 21 Septiembre 2006 Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comision** entre otras). “La distinción entre <infracciones por objeto> e <infracciones por efecto> reside en el hecho de que determinadas formas de colusión entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia”.
- Apartado 30 “en tales circunstancias, contrariamente a lo que defiende el órgano jurisdiccional remitente, **no es necesario examinar los efectos de una práctica concertada cuando quede acreditado su objeto contrario a la competencia**”.

A contrario sensu, cuando no pueda considerarse que los acuerdos **tengan por objeto**, por su propia naturaleza, restringir la competencia, entonces **necesariamente** debe examinarse sí tales acuerdos producen el efecto de restringir la competencia (**Sentencia TJCE 23 Noviembre 2006 Asunto C-238/05**) dictada a propósito de una **cuestión prejudicial** planteada por nuestro Tribunal Supremo (**Caso Asnef-Equifax**) en cuyo Apartado 48 se establece lo siguiente: “48. Así pues, dado que los registros como el controvertido en el litigio principal no tienen por objeto, por su propia naturaleza, impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común en el sentido del Artículo 81.1 CE **incumbe al órgano jurisdiccional remitente comprobar sí no producen tal efecto**”. “.....que debía tomarse en consideración el marco concreto (no abstracto) en el que se producen los acuerdos y, en particular, el contexto económico y jurídico en el que operan las empresas, la naturaleza de los bienes y servicios contemplados, así como la estructura y condiciones reales de funcionamiento de los mercados pertinentes” (**Sentencia TJCE 25 Noviembre 2008**).

De acuerdo con las **DIRECTRICES 2001** son acuerdos que tienen por **OBJETO** restringir la competencia, por su propia naturaleza, “los de fijación de precios, limitación de la producción y reparto del mercado”.

- “18. En algunos casos, la naturaleza de una cooperación hace que el apartado 1 del Artículo 81 CE sea aplicable **inmediatamente**. Se trata de los acuerdos cuyo objeto es limitar la competencia fijando precios, limitando la producción o repartiéndose los mercados o la clientela. Se presume que estas restricciones producen efectos negativos en los mercados. Por consiguiente, **no es necesario examinar sus efectos**”.

*reales sobre la competencia y el mercado, para determinar que están comprendidos en el ámbito de aplicación del apartado 1 del Artículo 81.CE”.*

- Sin embargo, *“Apartado 19.- Muchos acuerdos de cooperación no tienen como objeto la restricción de la competencia. Por tanto, es necesario analizar los efectos del acuerdo. Para ello, no basta que el acuerdo limite la competencia entre las partes. Es necesario también que pueda afectar a la competencia en el mercado en una medida tal que se pueda esperar que produzca efectos de mercado negativos sobre los precios, la producción, la innovación o la diversidad y calidad de los productos o servicios”.*

Las **DIRECTRICES 2004** insisten en los criterios anteriores y, en particular

- *20.- Una vez demostrado que un acuerdo tiene por objeto restringir el juego de la competencia, huelga atender a sus efectos concretos (25). Dicho de otro modo, a efectos de la aplicación del apartado 1 del Artículo 81 CE, cuando un acuerdo tiene por objeto restringir la competencia no es necesario demostrar la existencia de cualesquiera efectos reales de restricción de la competencia.*
- *23.- Los reglamentos de exención por categorías, las directrices y las comunicaciones de la Comisión ofrecen orientaciones no exhaustivas a fin de determinar **qué constituye restricción por objeto**. En general, la Comisión considera restricciones por objeto aquéllas que se prohíben en los reglamentos de exención por categorías o se enumeran entre las restricciones especialmente graves en las Directrices y Comunicaciones. En el caso de **los acuerdos horizontales**, entre las restricciones de la competencia por objeto se incluyen la fijación de precios, la limitación de la producción y el reparto de mercados y clientes”.*
- *27.- Para analizar los efectos restrictivos de un acuerdo, en principio es preciso definir el mercado de referencia (35). También debe en principio examinarse y evaluarse, entre otras cosas, la naturaleza de los productos, la posición de mercado de las partes, de los competidores y de los compradores, la existencia de competidores potenciales y el nivel de las barreras de entrada”.*

En mérito a los anteriores establecimientos, esta **SALA DE COMPETENCIA** entiende que en la instrucción habida ha quedado suficientemente probado el objeto de la practica concertada, siendo innecesario adentrarse en el examen y valoración de los efectos de la misma que, sin perjuicio de ello y a mayor abundamiento el Servicio de Defensa de la Competencia, de la Comunidad Autónoma de Canarias ha realizado.

**QUINTO.-** Los acuerdos adoptados se enmarcan en el Artículo 1 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, así como en el Artículo 1 de la Ley 16/1989 de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia en tanto que *“ha quedado suficientemente acreditada-probada la existencia de una infracción única y continuada en el tiempo, desde el año 2006 al año 2012, que ha sido calificada como **muy grave**”*.

En cuanto a la **sanción** a imponer, de acuerdo con lo dispuesto en el **Artículo 128.2** de la Ley 30/1992 de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común *“se ha de aplicar una de las dos normas - bien la Ley 15/2007 o bien la Ley 16/1989 - **debiendo optarse por aquella que resulte más beneficiosa para los infractores-imputados**, conforme a los principios de irretroactividad de las normas sancionadoras más desfavorable y de retroactividad de la más favorable, ex **Artículo 9.3** de la Constitución Española.*

La doctrina jurisprudencial desarrolla este precepto normativo en orden a que *“la discrecionalidad que el Artículo 10 de la Ley 16/1989 concede debe de ser ejecutada ponderando las circunstancias concurrentes en cada caso, al objeto de alcanzar la necesaria y debida **proporcionalidad** entre los hechos imputados y la responsabilidad exigida, los efectos en el mercado, la existencia de circunstancias modificativas de la conducta, etc., dado que toda sanción debe de determinarse **en congruencia con los principios de proporcionalidad e individualización de la sanción, para adaptarla a la gravedad de la conducta**”*.

De ahí que deban valorarse **(a)** la modalidad y el alcance de la restricción de la competencia; **(b)** la dimensión y las características del mercado afectado; **(c)** los efectos de la infracción sobre los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos; **(d)** la duración de la conducta restrictiva de la competencia; y **(e)** la reiteración y demás circunstancias agravantes y/o atenuantes, en su caso.

A efectos meramente indicativos, citar las **SSTS 1 Diciembre 2010 Recurso 2685/08; 29 Enero 2013 Recurso 2496/2012; 28 Junio 2013 Recurso 1947/2010.**

Y de la Audiencia Nacional **SSAN 10 Noviembre 2010 Recurso 637/2009; 22 Noviembre 2010 Recurso 365/2009; 18 Enero 2011 Recurso 266/2009; 10 Febrero 2011 Recurso 318/2010; 13 Octubre 2011 Recurso 795/2009; 10 Noviembre 2011 Recurso 846/2009).**

**SEXTO.-** Un ítem más. La Audiencia Nacional (**SAN 30 Enero 2014 Recurso 422/2012**) en el Fundamento de Derecho Sexto dispone que *“no obstante, a la hora de realizar la cuantificación de las sanciones, en materia de derecho de la competencia, debe tenerse en cuenta el concepto de empresa concebido como una unidad económica.....”*.

Y en orden a la violación del principio de proporcionalidad de las sanciones y sin perjuicio de lo prevenido en el Artículo 63.1.a) de la Ley 15/2007 y lo mismo debe predicarse del Artículo 10 de la Ley 16/1989 entiende que **“esa es la cifra máxima a imponer, conforme a la declaración de gravedad de la conducta, lo cual no necesariamente significa que deba procederse así”**.

Y al efecto recuerda que *“constituye un principio esencial del derecho punitivo sancionador español la división de las sanciones en grados (mínimo, medio y máximo) dependiendo la fijación de la cuantía de la multa en la concurrencia o no de circunstancias modificativas de la responsabilidad”* en orden a modular las infracciones.

**SEPTIMO.-** En el caso que nos ocupa, la infracción ha sido calificada de **muy grave**. No dándose circunstancias agravantes ni atenuantes, ni otras que nos lleven a situarnos en los tramos mínimo o máximo del intervalo considerado en la Ley 15/2007, de aplicarse dicha Ley procedería imponer (en consonancia con el criterio de proporcionalidad utilizado por la Audiencia Nacional en tales situaciones) la correspondiente sanción en su grado medio, esto es: el 5% del volumen de negocios de las empresas infractoras en el año inmediatamente anterior a la imposición de la sanción. Alternativamente, en caso de aplicar la Ley 16/1989, esta SALA DE COMPETENCIA estima que la multa sancionadora de 901.550,670 Euros es apropiada a la gravedad de la infracción. *Sobre esa base resulta que la aplicación de la Ley 16/1989 es, en el caso que nos ocupa, la opción más favorable para las imputadas.*

Ahora bien, **además** de la modalidad y el alcance de la restricción de la competencia y las circunstancias agravantes y/o atenuantes que pudieran existir, a la hora de imponer la sanción también se debe tener en cuenta: **(a)** la dimensión y las características del mercado afectado, **(b)** los efectos de la infracción sobre los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos y **(c)** la duración de la conducta restrictiva de la competencia.

En el presente caso, la duración de la conducta infractora es la misma para todas las asociaciones implicadas (2006-2012), por lo que ningún factor

de corrección discriminador entre ellas puede aplicarse por ese motivo. No ocurre lo mismo con la dimensión y las características del mercado afectado y los efectos de la infracción sobre los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos en cada uno de los casos.

En efecto, mientras la extensión del mercado afectado por la conducta infractora de la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV) es el *provincial*, el afectado por cada Asociación de Taxi imputada en este Expediente es el correspondiente a su respectivo *municipio*. Tampoco es igual el potencial de ingresos que cada una de las imputadas puede derivar de su actividad, según consta en el Expediente:

Asociación	Volumen de Negocios (€) en 2012
Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV)	<b>167.273.549,07</b>

Asociaciones de TAXI	Rendimiento Estimado de Licencias (€) en 2012
Radio-Taxi Arona	11.572.200
Auto-Taxi de Guía de Isora	1.053.000
Automóviles de SP San Telmo/P. de la Cruz	2.689.200
Auto-Taxi SP Villa de Adeje	9.045.000
Taxis de Santiago del Teide	1.009.800
Auto-Taxi de San S. de la Gomera	415.800
Auto-Taxis de Granadilla de Abono/Autoturismo Tenerife Sur	7.797.600
<b>TOTAL</b>	<b>33.582.600</b>

En consecuencia, imponiendo a la Asociación Provincial de Agencias de Viajes de Santa Cruz de Tenerife (APAV) una multa de *901.550,670 Euros*, deviene proporcionado imponer al conjunto de asociaciones de taxi imputadas una multa de *180.999,42 Euros*; y puesto que la sanción debe ser **debidamente individualizada**, esta **SALA DE COMPETENCIA de la CNMC** estima que la sanción individual para cada asociación de taxi imputada debe ser **proporcional al rendimiento estimado de las licencias controladas por cada una de ellas**:

Asociaciones de TAXI	Rendimiento Estimado (€) de las Licencias controladas	Sanción (€) Ley 16/1989
Radio-Taxi Arona	11.572.200	62.370,44
Auto-Taxi de Guía de Isora	1.053.000	5.675,33
Automóviles de SP San Telmo/P. de la Cruz	2.689.200	14.493,92

Auto-Taxi SP Villa de Adeje	9.045.000	48.749,64
Taxis de Santiago del Teide	1.009.800	5.442,50
Auto-Taxi de San S. de la Gomera	415.800	2.241,03
Auto-Taxis de Granadilla de Abono/Autoturismo Tenerife Sur	7.797.600	42.026,56
<b>TOTAL</b>		<b>180.999.42</b>

En consideración a todo lo anteriormente expuesto, esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en la Sesión Plenaria del día 20 de marzo de 2014.

## HA RESUELTO

**PRIMERO.-** Declarar la existencia de conductas prohibidas por el Artículo 1 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y por el Artículo 1 de la Ley 16/1989 de 17 de Julio, de Defensa de la Competencia, *consistentes en una infracción única y continuada en el tiempo, desde el año 2006 al 2012, que engloba prácticas colusorias de fijación de precios, restringiendo y falseando la competencia en el mercado de los Taxi en la provincia de Santa Cruz de Tenerife.*

**SEGUNDO.-** Las conductas anteriormente descritas y concretadas deben ser calificadas como muy graves, tipificadas en el Artículo 62.4.a) de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, y en el artículo 10 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

**TERCERO.-** Declarar responsables de dichas conductas infractoras de la competencia a las siguientes Empresas y Asociaciones sectoriales:

- *Asociación Provincial de Agencias de Viaje (APAV).*
- *Asociación de Radio-Taxi, del municipio de Arona.*
- *Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-Taxi de Guía de Isora.*
- *Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (Puerto de la Cruz).*
- *Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi S.P. "Villa de Adeje".*

- *Asociación de Taxis de Santiago del Teide.*
- *Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de San Sebastián de La Gomera.*
- *Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Autoturismo Tenerife Sur.*

**CUARTO.- Imponerles las siguientes *multas sancionadoras*:**

<b>Entidad</b>	<b>€</b>
Asociación Provincial de Agencias de Viaje (APAV).	<b>901.550,67</b>
Asociación de Radio-Taxi, del municipio de Arona.	<b>62.370,44</b>
Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-Taxi de Guía de Isora.	<b>5.675,33</b>
Sociedad Cooperativa Limitada de Automóviles de Servicio Público San Telmo (P. de la Cruz).	<b>14.493,92</b>
Sociedad Cooperativa Industrial de Auto Taxi S.P. "Villa de Adeje".	<b>48.749,64</b>
Asociación de Taxis de Santiago del Teide.	<b>5.442,50</b>
Asociación Profesional de Trabajadores Autónomos de Auto-taxi de San Sebastián de La Gomera.	<b>2.241,03</b>
Asociación de Autotaxis de Granadilla de Abona/Tenerife Sur.	<b>42.026,56</b>

**QUINTO.-** Intimar a las Empresas y Asociaciones Sectoriales sancionadas para que en el futuro se abstengan de realizar conductas iguales o semejantes, del tenor de las anteriormente tipificadas y sancionadas.

**SEXTO.-** Ordenar a los Servicios correspondientes de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la publicación de la Parte Dispositiva de esta Resolución en su página Web.

Las Empresas y Asociaciones sancionadas difundirán entre sus asociados y partícipes el texto íntegro de esta Resolución.

El incumplimiento, total o parcial de lo acordado, y/o el retraso, por alguna o por todas las sancionadas, llevará aparejada adicionalmente una multa coercitiva de €uros 3.000 día.

**SEPTIMO.-** Las Empresas y Asociaciones sectoriales sancionadas acreditarán ante el Servicio Canario de Defensa de la Competencia, el puntual y el correcto cumplimiento de todo lo acordado y resuelto, concretado y mandado en los anteriores apartados de esta parte Dispositiva.

**OCTAVO.-** Instar al Servicio Canario de Defensa de la Competencia, para que vigile el correcto y fiel cumplimiento de lo acordado en esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias y a la Dirección de Competencia de esta Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y notifíquese fehacientemente a todos y cada uno de los interesados (Empresas y Asociaciones sectoriales) haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en esta vía previa administrativa, pudiendo hacerlo en el plazo de DOS MESES, contados desde el siguiente al de su notificación, ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, la Audiencia Nacional.