

CONSEJO DE LA COMPETENCIA DE ANDALUCÍA

RESOLUCIÓN S/11/2026, AUTOTURISMO ROTA 2

Pleno

D. Juan de Dios del Pino Cabello, presidente del Consejo

D. José Ignacio Castillo Manzano, Vocal primero del Consejo

Dña. M^a Ángeles Gómez Barea, secretaria del Consejo P.A. (Art. 13.2 Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía)

El Consejo de la Competencia de Andalucía (en adelante, CCA), en su sesión de fecha 27 de julio de 2026, válidamente constituido con la composición anteriormente expresada, y siendo ponente D. Juan de Dios del Pino Cabello, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente ES-04/2024 AUTOTURISMO ROTA 2, incoado por presuntas conductas anticompetitivas contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC).

I. ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Con fecha 18 de marzo de 2023, tuvo entrada en el registro de esta Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía (en adelante, ACREA), escrito de denuncia de D. AAA, titular de la licencia de autotaxi n.º 75 de la localidad de Rota (Cádiz), por supuestas conductas contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC) por parte de la Asociación Local de Autoturismo de Rota (en adelante, Asociación). En particular, las conductas denunciadas consistirían en limitaciones o controles de la actividad de los asociados relacionados con la captación de clientes y el establecimiento por parte de la Asociación de días de descanso adicionales a los regula regulados por el Ayuntamiento.

Como consecuencia de lo anterior, la Asociación podría ser autora de unas presuntas prácticas contrarias a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC).





Segundo.- Una vez cumplimentados los trámites de asignación de expedientes en cumplimiento 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 (en adelante, Ley 1/2002), y reconocida la competencia de esta ACREA para conocer del asunto, mediante escrito de la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) de 19 de julio de 2023, el Departamento de Investigación de Defensa de la Competencia de Andalucía (en adelante, DI) acordó, con fecha 14 de marzo 2024, llevar a cabo una información reservada. Esta información reservada tenía por objeto conocer, en lo posible, la realidad de los hechos denunciados y determinar si pudieran existir indicios de infracción, configurándose esta fase como diligencia previa a la incoación del correspondiente expediente, si procediese, en su caso.

Tercero.- Con fecha 1 de abril de 2024, se le requiere al denunciante, a fin de que facilite la siguiente documentación (folios 104 a 106):

- “1. Respecto a las limitaciones o controles de la actividad de los asociados relacionados con la captación de clientes en los denominados “Centros potencialmente lucrativos”, ha de informar si se han producido más incidencias de las mencionadas en su escrito de denuncia, y, si ha sido objeto de adicionales expedientes de sanción por tal motivo.
2. Respecto a la supuesta “pretensión” por parte de la Asociación de imponer días de descanso adicionales a los establecidos por el Ayuntamiento de Rota, debe informar de si dicha “pretensión” se ha llevado a cabo. En tal caso, deberá aportar la información y documentación de que disponga en relación con la mencionada conducta”.

La contestación al requerimiento tuvo lugar el día 25 de marzo de 2024, donde se remite diversa documentación, que ha sido incorporada al expediente sancionador (folios 108 a 197).

Cuarto.- Con fecha 8 de abril de 2024, se emite requerimiento a la Asociación, a fin de que facilite la siguiente documentación (folios 198 a 200):

- “1. Estatutos de la Asociación y Reglamento Interno, en su caso. Deberán indicar en ambos fecha de aprobación y vigencia. En el supuesto de modificaciones deberán aportar las mismas indicando el periodo de vigencia.
2. Actas de las asambleas y/o del órgano de administración donde se haya debatido y/o regulado sobre los servicios a los denominados “centros especialmente lucrativos”. A este respecto, deberán aportar copia de las actas de dichas reuniones y de las circulares o notas informativas emitidas por tal concepto.
3. Procedimientos sancionadores tramitados relacionados con los servicios a los denominados “centros especialmente lucrativos.” Deberán aportar copia completa de dichos expedientes.
4. Actas de las asambleas y/o del órgano de administración donde se haya debatido y/o regulado sobre días de descanso. A este respecto, deberán aportar copia de las actas de dichas reuniones y de las circulares o notas informativas emitidas por tal concepto.



5. Procedimientos sancionadores tramitados relacionados con los días de descanso establecidos, en su caso, por la Asociación. Deberán aportar copia completa de dichos expedientes”.

La contestación al requerimiento tuvo lugar mediante escrito del presidente de la Asociación el día 22 de abril de 2024, por el que se remite diversa documentación, que ha sido incorporada al expediente sancionador (folios 202 a 370).

Quinto.- Tras el análisis de los documentos y de las actuaciones de averiguación realizadas, y dados los indicios racionales de la existencia de una posible infracción del artículo 1 de la LDC, con fecha 6 de agosto de 2024, el Departamento de Investigación acordó la incoación de expediente sancionador contra la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA. En concreto, la supuesta infracción del artículo 1 de la LDC lo sería por conductas consistentes en el establecimiento por parte de la Asociación de limitaciones o controles de la actividad de los asociados relacionados con los servicios de taxi y el establecimiento de días de descanso adicionales (folios 371 a 375).

En el citado acuerdo de incoación de expediente sancionador, que quedó registrado con el número ES-04/2024, se ordenó incorporar al expediente lo actuado en el marco de la información reservada, y se declararon partes interesadas en el mismo a la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA, al denunciante y a la Dirección de Competencia de la CNMC, que así lo había solicitado en aplicación de la posibilidad prevista en el artículo 5. Tres de la Ley 1/2002.

El acuerdo de incoación fue notificado el día 8 de agosto de 2024, a la Asociación incoada (folios 376 a 379) y a la Dirección de Competencia de la CNMC (folio 380 a 382); y al denunciante el 21 de agosto de 2024 (383 a 385).

Sexto.- Con fecha 8 de septiembre de 2024, la Asociación presentó alegaciones al acuerdo de incoación.

Séptimo.- De acuerdo con lo previsto en el artículo 50.3 de la LDC, con fecha 28 de noviembre de 2024 fue dictado el Pliego de Concreción de Hechos (en adelante, PCH), que fue notificado a los interesados, ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA, D. AAA y la CNMC, el 28 de noviembre de 2024 (Folios 449 a 459).

Octavo.- Con fecha 12 de diciembre de 2024, el DI emite un acuerdo de requerimiento de cuentas anuales dirigido a la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA, que contesta con fecha 20 de diciembre de 2024.

Noveno.- Con fecha 16 de enero de 2025, se adoptó por el DI de la ACREA Acuerdo de cierre de la fase de instrucción, notificada a todos los interesados en el expediente, como establece el artículo 33.1 del RDC.

Décimo.- Con fecha 11 de febrero de 2025 el DI notifica a las partes la Propuesta de Resolución.



Noveno.- Con fecha 18 de febrero de 2025, el director del DI firma el informe-propuesta de Resolución y remite el asunto al CCA.

Décimo.- Con fecha 10 de marzo de 2025, ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA presenta alegaciones a la propuesta de Resolución. En la misma fecha presenta escrito de subsanación de las mismas.

Décimo primero.- Con fecha 6 de abril de 2026 se adopta por el CCA Acuerdo de requerimiento de información a la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA para que aporte información de su volumen de negocios total del ejercicio 2025.

Décimo segundo.- Con fecha 13 de abril de 2026, en contestación al requerimiento efectuado, la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA remitió a este Consejo la información relativa a las cuentas de 2025.

Décimo tercero.- Tras analizar la documentación aportada en fecha 13 de abril de 2026 por la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA en contestación al requerimiento, el Consejo estima necesario para la resolución del expediente requerir información adicional para el cálculo del volumen de negocios total en 2025, por lo que en fecha 3 de julio de 2026, el Consejo dicta un nuevo acuerdo de requerimiento.

Décimo cuarto.- Con fecha 8 de julio de 2026, la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA aporta la documentación requerida por el Consejo.

II. HECHOS PROBADOS

1. LAS PARTES

1.1 La asociación incoada, la Asociación Local de Autoturismo de Rota

La Asociación Local de Autoturismo de Rota es una asociación sin ánimo de lucro constituida el 21 de enero de 1978, por tiempo indefinido, al amparo de la Ley 19/1977, de 1 de abril sobre la regulación del Derecho de Acción Sindical. Los Estatutos vigentes, en su redacción actual, es de fecha 28 de septiembre de 2021. Su ámbito territorial, dentro del cual desarrolla su actividad, es el término municipal de la villa de Rota, artículo 3 de los Estatutos, y según establece en el artículo 6 de sus Estatutos está integrada por (folio 208) “todas aquellas personas físicas o jurídicas que, habiéndolo solicitado por escrito a la Junta Directiva, reúnan los siguientes requisitos: a) Ser titular de Licencia Municipal de Auto Taxi expedida por el Ilustrísimo Ayuntamiento de Rota. b) Estar en posesión de la Autorización de Transporte emitida por la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía de la clase VT. c) Hallarse dado de alta y al corriente en cuantos organismos sean necesarios para el ejercicio de la actividad económica de transporte de viajeros de auto-taxi.

También podrán admitirse como asociados, previa aprobación por la Asamblea General a aquellas personas o instituciones que, sin reunir los requisitos establecidos en el punto anterior, hayan



contraído méritos suficientes en la defensa de los intereses de este sector profesional o hayan destacado por un ejemplar ejercicio de la profesión. En este caso, ostentaran el título de miembro honorífico”. La Asociación tiene como principales fines (art. 7 de los Estatutos), entre otros: “c) Representar y defender frente a cualquier administración, autoridad o particular los intereses de la Asociación y sus miembros, elevando al mismo cuantas mociones estime convenientes sobre materias que sean competencia de la Asociación, participando de forma activa en los Convenios sectoriales que pudieran celebrarse, y efectuando cuantas gestiones o actuaciones sean necesarias para la defensa de la Asociación y/o sus asociados. (...) i) Dotarse de medios y tecnología para el uso y disfrute de sus asociados y del público en general. j) Fomentar el espíritu de unión entre sus asociados, su formación humana, profesional y cultural, dirimiendo en los conflictos que en el desarrollo de la actividad pudiera ocasionarse, así como dignificar el servicio público que prestan.” Entre los derechos de los asociados se menciona, artículo 9 a): “Participar en las actividades que desarrolle la Asociación y al uso y disfrute de sus bienes y servicios”. Como obligaciones de los asociados, dispone el artículo 10.b): “Cumplir todo lo dispuesto en los presentes Estatutos, los reglamentos que se aprueben, los acuerdos de la Asamblea General y los de la Junta Directiva”.

Como causas de pérdida de la condición de asociado, el artículo 11 apartado b establece (folio 210), según redacción dada en la Asamblea de 12 de diciembre de 2012: “Expulsión motivada por incumplimiento grave de los deberes sociales contenidos en estos Estatutos, y en especial de los requisitos exigidos en el punto 1 de artículo 6, a los reglamentos que la Asamblea apruebe”. En la actualidad cuenta con 46 Asociados (folios 367). Todos los asociados cuentan con el servicio de Radio Taxi que la Asociación gestiona (folios 367). Respecto a sus órganos de gobierno, y de acuerdo con el artículo 12 de los Estatutos, la Asociación está regida por la Asamblea General y por la Junta Directiva, con la composición, atribuciones y funcionamiento que se especifican en sus Estatutos: La Asamblea General. Constituye el órgano supremo de expresión de la voluntad social, y se reunirá, al menos, una vez al año, en el primer semestre donde se aprobarán las cuentas del año anterior, se informará por el presidente de los acontecimientos más relevantes acaecidos en el año, y se aprobarán los presupuestos para el año en curso. Se podrá convocar con carácter extraordinario, a iniciativa del presidente, de la Junta Directiva o a solicitud suscrita por al, al menos, el treinta por ciento de los asociados indicando los asuntos concretos que hayan de tratarse (artículo 21). Los acuerdos se adoptan cuando sí lo acuerden la mayoría simple de los asociados asistentes. Las votaciones serán secretas si así lo solicita uno o varios asociados (artículo 23). Asimismo, se establecen mayorías reforzadas para determinados acuerdos, moción de censura y acuerdo de disolución. La Junta Directiva. Es el órgano que rige y representa a la Asociación (artículo 24), y está integrada por el presidente, un vicepresidente, un secretario y un Tesorero, siendo la duración del cargo de cuatro años. La junta Directiva se reunirá por lo menos una vez cada trimestre, artículo 26. Sus acuerdos se adoptan por mayoría simple. Los estatutos regulan los derechos y obligaciones de sus miembros en los artículos 30 a 33.



1.2. La Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

La Dirección de Competencia de la CNMC es también parte interesada en el presente expediente, en atención a la solicitud efectuada en su oficio de 10 de noviembre de 2023, de acuerdo con el artículo 5. Tres de la Ley 1/2002 que, al objeto de procurar la aplicación uniforme de la LDC, establece que el Servicio de Defensa de la Competencia (actualmente Dirección de Competencia) podrá comparecer, en calidad de interesado, en los procedimientos administrativos tramitados por los órganos de defensa de la competencia de las Comunidades Autónomas.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 1 y 2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC) la CNMC es un organismo público dotado de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno, de las Administraciones Públicas y de los agentes del mercado.

Conforme al artículo 5.1.c) de la LCNMC, tiene, entre otras funciones, la de aplicar lo dispuesto en la LDC, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia, sin perjuicio de las competencias que correspondan a los órganos autonómicos de defensa de la competencia en su ámbito respectivo y de las propias de la jurisdicción competente.

Son órganos de gobierno de la CNMC, según el artículo 13 de la LCNMC, el Consejo y la Presidencia. Además, cuenta con cuatro Direcciones de instrucción, entre las que se halla, conforme a lo previsto en el artículo 25.a) de la LCNMC, la Dirección de Competencia, a la que le corresponderá la instrucción de los expedientes relativos a las funciones previstas en el artículo 5 de la Ley.

Asimismo, según establece la disposición adicional quinta de la Ley, la CNMC ha asumido las atribuciones que la normativa asignaba con anterioridad a la CNC. Por ello, la CNMC, al objeto de procurar la aplicación uniforme de la LDC, puede comparecer en calidad de interesada en los procedimientos administrativos tramitados por los órganos de defensa de la competencia de las Comunidades Autónomas, a tenor de lo dispuesto en el artículo 5. Tres de la Ley 1/2002.

1.3. El denunciante

La persona denunciante es el titular de una licencia de autotaxi de la localidad de Rota, licencia nº 75, que presta sus servicios en dicha localidad.

2. MARCO NORMATIVO

2.1 Ámbito competencial en materia de transporte terrestre

La actividad del taxi ha estado sometida tradicionalmente a una importante intervención y reglamentación administrativa, siendo además complejo el marco normativo que la regula en la



medida en que lo constituyen normas promovidas desde las distintas administraciones (Central, Autonómica y Local), cada una de ellas con competencia en determinados aspectos.

En este sentido, la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, vino a introducir numerosos cambios en la hasta entonces vigente regulación del transporte terrestre y en la distribución de las competencias de las distintas administraciones, declarando inconstitucionales diversos preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT). La mencionada Sentencia estableció la fijación del criterio territorial como factor esencial de delimitación competencial en materia de transportes terrestres. Así, estableció una dualidad de competencias, ambas exclusivas, sobre los transportes supraautonómicos, por una parte, y los transportes intraautonómicos, por otra. Los primeros sujetos a legislación estatal y los segundos a legislación autonómica. El servicio de transporte en autotaxi pertenece a la segunda categoría y la competencia normativa corresponde a la Comunidad Autónoma. En relación con las competencias municipales, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, LBRL), dispone que: “El Municipio ejercerá, en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación de Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:(...) g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano”.

2.2 Regulación normativa

A continuación, y dada la especialidad del servicio, se analiza su regulación básica (autonómica) así como la normativa local que existe al respecto.

2.2.1. Autonómica

Respecto a las competencias municipales, la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, en su artículo 7, Competencias locales, dispone: “(...) 1. Las competencias locales facultan para la regulación, dentro de su potestad normativa, de las correspondientes materias. 2. Corresponderá a la entidad local, en el ámbito de sus competencias propias, la ejecución administrativa, incluyendo la incoación y la resolución final de los procedimientos, de acuerdo con las leyes (...)”, y continúa en su artículo 9, Competencias municipales, disponiendo que los municipios andaluces tienen las siguientes competencias propias: “(...) 8. Ordenación, planificación, programación, gestión, disciplina y promoción de los servicios urbanos de transporte público de personas que, por cualquier modo de transporte, se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales (...)” Respecto al ejercicio y titularidad de las competencias locales, en su artículo 10, se señala: “Para el ejercicio de sus competencias, la prestación de servicios y el desarrollo de iniciativas económicas, los municipios podrán asociarse entre sí o con otras entidades locales, administraciones públicas o entidades públicas o privadas sin ánimo de lucro, delegar o encomendar el ejercicio de competencias y utilizar cuantas formas de gestión directa o indirecta de servicios permitan las leyes, sin que en ningún caso se vean afectadas ni la titularidad de las competencias ni las garantías de los ciudadanos.” En materia de transporte de viajeros, la Comunidad



Autónoma de Andalucía desarrolló su competencia mediante la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (en adelante, Ley 2/2003). El Título II de la Ley 2/2003 regula el transporte de viajeros en automóviles de turismo. Se determina que el servicio de auto-taxi está sometido a la previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por el Ayuntamiento o, en su caso, por el ente que resulte competente en el supuesto de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta.

Dichas licencias corresponderán a una categoría única denominándose licencias de autotaxis. Por su parte, en relación con el transporte de viajeros en automóviles de turismo, se establecen determinaciones sobre las licencias de autotaxis y su régimen jurídico. Así, en el artículo 14 de la Ley 2/2003 se indica que: “1. La prestación de servicios de transporte urbano de viajeros de automóviles de turismo de hasta nueve plazas, incluidos el conductor, precisará la previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por el Ayuntamiento o, en su caso, por el ente que resulte competente en el supuesto de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta a la que se refiere el artículo 18 de esta Ley. Dichas licencias corresponderán a una categoría única denominándose licencias de autotaxis. 2. Los servicios de transporte en automóviles de turismo se autorizarán, como norma general, para cinco plazas incluido el conductor, y tendrán carácter discrecional, debiéndose realizar, con la salvedad prevista en el apartado siguiente, mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo. 3. No obstante, en aquellos casos en que se justifique suficientemente que la demanda de transporte no se encuentra debidamente atendida con los servicios de transporte regular y discrecional en el municipio de que se trate, la licencia municipal y, en su caso, la autorización de transporte interurbano podrá otorgarse para vehículos de capacidad superior a cinco plazas, incluidos el conductor, e incluso admitírsela contratación con pago individual. Reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que procede la autorización de cobro por plaza con pago individual, el aumento de plazas y el procedimiento a seguir al efecto.” Por su parte el artículo 15 de la Ley 2/2003 indica que para la realización de transporte discrecionales en automóviles de turismo será preciso, como regla general y salvo las excepciones establecidas en dicha Ley, obtener simultáneamente la licencia municipal que habilite para la prestación de servicios urbanos y la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos. En las Ordenanzas Municipales, de acuerdo con la normativa autonómica y estatal en la materia, se establecerá el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio en el municipio. En el apartado d) del apartado 7 del artículo 15 de la Ley 2/2003, se indica que reglamentariamente, la Comunidad Autónoma, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, podrá establecer normas sobre el establecimiento de un régimen de incompatibilidades de los titulares de las licencias o límites en el número de conductores. El artículo 16 de la mencionada Ley, regula el inicio del transporte interurbano, señalando que “como regla general, los servicios interurbanos en vehículos de turismo deberán iniciarse en el término municipal del Ayuntamiento que haya expedido la licencia (...). A estos efectos, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar que son recogidos los



pasajeros de forma efectiva.” Mediante el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo (en adelante, Reglamento andaluz del taxi o RAT), se ha desarrollado el Título II de la citada Ley 2/2003. El RAT aborda la regulación de los títulos habilitantes y las características de los vehículos. Para la prestación de servicios de transporte urbano en autotaxi será necesaria la previa obtención de licencia expedida por el Ayuntamiento o por el ente que asuma las funciones municipales en esta materia (artículo 7 del RAT). Para la prestación de servicios de transporte interurbano en autotaxi será necesaria la previa obtención de autorización expedida por el órgano al que corresponda de la Consejería competente en materia de transportes (artículo 8 del RAT). EL RAT, al regular los requisitos de los vehículos, establece que cada licencia estará adscrita a un vehículo específico, que deberá cumplir los requisitos exigibles con arreglo a lo establecido en el RAT, las Ordenanzas por las que se rija la prestación del servicio, y la legislación general en materia de circulación, industria, seguridad y accesibilidad.

Dichos vehículos podrán estar en poder del titular en régimen de propiedad, arrendamiento ordinario, arrendamiento financiero, renting o cualquier régimen de tenencia que permita el libre uso del vehículo (artículo 30 del RAT). EL RAT, al desarrollar el artículo 14 de la Ley 2/2003, sobre características de los vehículos y el aumento de plazas, establece, como regla general, que su capacidad ha de ser de cinco plazas, y contempla, además, como excepciones a dicha regla, las vinculadas a municipios con características especiales, como tener núcleos de población dispersos o carácter costero. Por otro lado, respecto a la prestación de los servicios, el RAT prevé la competencia que ostentan los municipios para regular las condiciones de prestación de los servicios, estableciendo, por ejemplo, zonas u horarios en los que debe garantizarse el servicio a la población, o normas de coordinación de los descansos, vacaciones, etc., siempre dando audiencia previa a los afectados, es decir, las asociaciones del sector y las personas consumidoras y usuarias. En este sentido, el artículo 43 de RAT dispone: “Artículo 43. Paradas, obligatoriedad de determinados servicios, descansos y emisoras.

1. Los municipios, previo informe de las asociaciones del sector del taxi, de los sindicatos y de las organizaciones de las personas usuarias y consumidoras más representativas en su territorio podrán establecer: a) Lugares de paradas en que los vehículos podrán estacionarse a la espera de pasajeros y pasajeras, así como determinar, en su caso, los vehículos concretos o el número máximo de vehículos que pueden concurrir en cada parada, la forma en que deben estacionarse y el orden de tomar viajeros y viajeras, prevaleciendo, en cualquier caso, la decisión de la persona usuaria respecto al vehículo que quiere contratar. b) La obligación de prestar servicios en ciertas áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día, o de la noche, debiendo en dicho supuesto, establecer las oportunas reglas de coordinación entre las distintas personas titulares de licencias que permitan asegurar la efectiva prestación de tales servicios con arreglo a criterios de equidad, seguridad y demanda justificadas. c) Reglas de coordinación, de observancia obligatoria, en relación con los periodos en que los vehículos



adscritos a la licencia hayan de interrumpir la prestación de los servicios por razones de ordenación del transporte o de control de la oferta.

2. Los vehículos en circulación no podrán tomar viajeros y viajeras a una distancia inferior a las distancias mínimas que, con tal fin, se establezcan en las ordenanzas municipales respecto a los puntos de parada establecidos en el sentido de la marcha. En puertos, aeropuertos, estaciones, recintos feriales y eventos multitudinarios, la recogida de viajeros y viajeras se hará siempre en los puntos de parada habilitados al efecto, con excepción de los servicios precontratados para los cuales podrán los Ayuntamientos establecer punto de recogidas alternativos.
3. Los municipios podrán establecer en sus Ordenanzas, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social y por motivos de seguridad vial que, en su caso, resulten de aplicación, reglas de organización y coordinación del servicio en materias de horarios, calendarios, descansos y vacaciones laborales. Asimismo, en situaciones excepcionales o de emergencia y siempre que las circunstancias concurrentes no permitan aplicar el procedimiento reglado, los ayuntamientos podrán acordar durante dichas situaciones, las modificaciones del régimen de horarios y descansos que sean necesarias para ajustarlo a los cambios de movilidad experimentado por la demanda con una anticipación mínima de 48 horas, previa comunicación a las entidades indicadas en el apartado 1.
4. El servicio del taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos. En todo caso, se preverán mecanismos para permitir su utilización por personas con discapacidad sensorial auditiva, tales como telefax, correo electrónico, mensajes de texto o aplicaciones de mensajería a teléfonos móviles. Todas las emisoras de radio y los sistemas de telecomunicación que se utilicen para la concertación del servicio del taxi deberán comunicar al órgano municipal competente a través de declaración responsable el inicio de la actividad en su ámbito territorial, indicando el cumplimiento de lo dispuesto en la correspondiente ordenanza municipal y en la normativa vigente que les resulte de aplicación. En todo caso, el mantenimiento de la actividad estará condicionado al cumplimiento de la garantía de libertad de asociación de las personas titulares de licencia y a la cobertura del servicio, en su caso, de manera ininterrumpida de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54.7. A efectos de control, el órgano municipal competente podrá requerir de forma periódica, a la emisora o plataforma intermediaria, toda la información necesaria relativa a los servicios solicitados por los usuarios para comprobar la correcta prestación del servicio de acuerdo con lo establecido en las ordenanzas”. Por otro lado, se desarrolla la contratación del servicio de taxi a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos. Y dispone que la utilización de emisoras de radio y otros sistemas de telecomunicación que se utilicen para la concertación del servicio del taxi, requerirán del cumplimiento de la legislación vigente, y se establece la comunicación de su inicio mediante declaración responsable, que estará condicionada a la garantía de libre asociación de las personas titulares de licencia y a la



cobertura del servicio, en su caso, de manera ininterrumpida. Así, en el artículo 43.4 se señala: “El servicio del taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos. En todo caso, se preverán mecanismos para permitir su utilización por personas con discapacidad sensorial auditiva, tales como telefax, correo electrónico o mensajes de texto o aplicaciones de mensajería a teléfonos móviles. Todas las emisoras de radio y los sistemas de telecomunicación que se utilicen para la concertación del servicio del taxi deberán comunicar al órgano municipal competente a través de declaración responsable el inicio de la actividad en su ámbito territorial, indicando el cumplimiento de lo dispuesto en la correspondiente ordenanza municipal y en la normativa vigente que les resulte de aplicación. En todo caso, el mantenimiento de la actividad estará condicionado al cumplimiento de la garantía de libertad de asociación de las personas titulares de licencia y a la cobertura del servicio, en su caso, de manera ininterrumpida de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54.7.”. Asimismo, sobre la concertación previa de los servicios, el RAT habilita para que, mediante Ordenanza Municipal, se pueda regular los servicios concertados, artículo 44, en los siguientes términos: “Mediante Ordenanza Municipal se podrán regular los servicios concertados. Se considerarán concertados, entre otros, los siguientes: a) Los acordados, en documento debidamente formalizado, entre una empresa o una Administración Pública o las entidades vinculadas o dependientes de la misma y uno o varios taxistas para el servicio a sus empleados y empleadas o clientes. b) Los acordados con una persona usuaria particular o grupo de personas usuarias particulares para la prestación de servicios periódicos. c) Los acordados por colegios, Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos u otras asociaciones competentes, para la realización de transporte de escolares entre el lugar de residencia y el centro escolar. d) Los acordados con asociaciones o colectivos vecinales para el desplazamiento de sus asociados a zonas de interés comercial, cultural o de otro tipo”. Por último, el régimen tarifario de la prestación del servicio de autotaxi se regula en el Título IV del RAT. Así, en su artículo 58 sobre tarifas se indica: “1. La prestación del servicio de autotaxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas en cada caso por el órgano competente”.

5. Corresponde a los Ayuntamientos establecer las tarifas para los servicios urbanos con sujeción a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de precios autorizados, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del autotaxi y de las personas consumidoras y usuarias, así como de las organizaciones sindicales con representación en su territorio.
6. Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes la determinación de las tarifas para los servicios interurbanos.
7. Las tarifas, incluidos los suplementos, deberán cubrir la totalidad de los costes reales de prestación del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, así como una correcta realización de la actividad.



8. Se aplicará la tarifa que corresponda entre origen y destino, sin que la realización de alguna parada intermedia suponga la paralización del taxímetro y su nueva puesta en marcha, salvo pacto en contrario.
9. A petición de los Ayuntamientos o entes que hayan asumido sus funciones en esta materia y de las organizaciones representativas del sector del taxi conjuntamente, la Consejería competente en materia de transportes, previa consulta a las asociaciones de personas consumidoras y usuarias podrá fijar unas tarifas interurbanas diferenciadas y específicas para aquellas poblaciones y áreas de influencia que por sus especiales características así lo requieran.
10. Cuando los servicios se contraten previamente por el usuario, las tarifas tendrán el carácter de máximas, a fin de permitir que los servicios que se puedan realizar a precio cerrado y que los usuarios conozcan con carácter anticipado el coste máximo de trayecto que van a realizar. Este precio no podrá, en ningún caso, superar el estimado para ese recorrido según tarifas vigentes, incluido, en su caso, los suplementos aplicables para ese recorrido conforme a las citadas tarifas, debiendo, a tal efecto, entregarse a la persona usuaria con carácter previo al inicio del servicio una copia en soporte papel o electrónico del precio ofertado, así como permanecer encendido el taxímetro durante todo el trayecto. Dichos precios se calcularán en base a los parámetros determinados por la Consejería competente en materia de transporte para los trayectos interurbanos y el Ayuntamiento o entidad correspondiente para los urbanos para calcular las rutas en este tipo de servicios. En consecuencia, se deberá facilitar a los usuarios y operadores que lo soliciten el cálculo de estos precios, que tendrán el carácter de máximos, velando por su correcta aplicación. Esta tarifa aplicable a los servicios previamente contratados deberá en cualquier caso visualizarse a través del módulo luminoso exterior del vehículo. La administración competente, en desarrollo de sus labores de inspección, podrá requerir de forma periodice al operador o empresa intermedia, la información necesaria para realizar las comprobaciones pertinentes sobre la correcta aplicación de la tarifa máxima para el cálculo de los precios cerrados por aquéllos.” Por su parte el artículo 59 se regula el régimen tarifario en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta. “La tarifa establecida para las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta sustituirá a la tarifa urbana de los municipios que la integran y se determinará de acuerdo con las reglas previstas por el presente Reglamento para las tarifas urbanas y de conformidad con las normas reguladoras de dichas áreas”. Y en el artículo 60, se desarrollan algunos supuestos especiales de tarificación. “1. En los servicios que se realicen con origen o destino en puntos específicos de gran generación de transporte de personas, tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, los municipios, de acuerdo con la normativa general de precios autorizados, podrán establecer, con carácter excepcional tarifas fijas si de ello se derivase, a su juicio, mayor garantía para las personas usuarias. Dichas tarifas se determinarán en base al lugar de iniciación del trayecto, pudiéndose zonificar, a tal efecto, su ámbito de aplicación.



11. En el supuesto de que se autorice el transporte individual con cobro por plaza deberá establecerse la tarifa correspondiente de forma diferenciada para cada viajero o viajera”.

2.2.2. Local

El Ayuntamiento de Rota, en ejercicio de sus competencias, ha regulado la organización, funcionamiento y prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros en automóviles de turismo (taxis) en el término municipal de Rota mediante la “Ordenanza reguladora del servicio de transporte público de viajeros (as) en automóviles de turismo en el municipio de Rota (Cádiz)”, publicada en el BOP de Cádiz nº 65, de 6 de abril de 2022. En dicha ordenanza se regula la prestación de los servicios, en su Título III. Y en el capítulo II de dicho Título, las condiciones generales de prestación de los servicios. “Artículo 36 – Contratación.

1. La contratación del servicio de taxi se realizará por la capacidad total del vehículo, pudiendo compartir varias personas el uso del mismo.
2. El servicio de auto-taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos. En tales casos se preverán mecanismos para permitir su utilización por personas con discapacidad sensorial auditiva, tales como telefax, correo electrónico o mensajes de texto a teléfonos móviles.
3. Todas las emisoras de radio y los sistemas de telecomunicación que se utilicen para la concertación del servicio de auto-taxi requerirán el cumplimiento de la legislación vigente. La autorización que se conceda y su mantenimiento en el tiempo estarán condicionados a la garantía de libre asociación de los(as) titulares de licencia.
4. Podrá disponerse de la prestación de servicios con contratación por plaza con pago individual, conforme a lo establecido en el artículo 39.2 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero. Artículo 37 – Concertación previa de servicios.
5. Los(as) titulares de licencias de auto-taxi podrán realizar una concertación previa de servicios siempre que se respeten las condiciones previstas en la normativa de aplicación, incluyendo el régimen tarifario.
6. Se considerarán concertados, entre otros, los siguientes: a) Los acordados en documento debidamente formalizado entre una empresa o una Administración Pública o las entidades vinculadas o dependientes de la misma y uno(a) o varios(as) titulares de licencias de auto-taxi para el servicio a sus empleados(as) o clientes(as). b) Los acordados con un(a) usuario(a) particular o grupo de usuarios(as) particulares para la prestación de servicios periódicos. c) Los acordados por colegios, Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos u otras asociaciones competentes para la realización de transporte de escolares entre el lugar de residencia y el centro escolar. d) Los acordados con asociaciones o colectivos vecinales para el desplazamiento de sus asociados(as) a zonas de interés comercial, cultural o de otro tipo.”



Por otro lado, respecto a Paradas, obligatoriedad de determinados servicios y descansos, los artículos 1.4 y 39 de la Ordenanza disponen: “Artículo 1: (...)”

7. Por su parte, las disposiciones complementarias que podrá dictar el Ayuntamiento podrán versar sobre las siguientes materias:

a) Descanso semanal obligatorio. b) Turnos de vacaciones. (...)”

“Artículo 39 – Paradas, obligatoriedad de determinados servicios y descansos.

1. El Ayuntamiento, previo informe de las asociaciones del sector del taxi, de los sindicatos, de las organizaciones de usuarios(as) y consumidores(as) más representativas en nuestra localidad, podrá establecer: a) Lugares de paradas en que los vehículos podrán estacionarse a la espera de pasajeros(as), determinando los vehículos concretos o el número máximo de vehículos que pueden concurrir en cada parada, la forma en que deben estacionarse y el orden de tomar viajeros(as), prevaleciendo en cualquier caso la decisión del(de la) usuario(a) respecto al vehículo que quiere contratar. b) La obligación de prestar servicios en ciertas áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día o de la noche, debiendo establecer en dicho supuesto las oportunas reglas de coordinación entre los(as) distintos(as) titulares de licencias que permitan asegurar la efectiva prestación de tales servicios con arreglo a criterios de equidad, seguridad y demanda justificadas. c) Reglas de coordinación, de observancia obligatoria, en relación los períodos en que los vehículos adscritos a la licencia hayan de interrumpir la prestación de los servicios por razones de ordenación del transporte o de control de la oferta. d) Reglas de organización y coordinación del servicio en materias de horarios, calendarios, descansos y vacaciones laborales, todo ello con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social y por motivos de seguridad vial que resulten de aplicación. En lo concerniente al disfrute de vacaciones laborales, el disfrute de las mismas no podrá tener lugar en el período comprendido desde el 15 de junio al 15 de septiembre de cada año, ambos inclusive. Asimismo, en situaciones excepcionales o de emergencia y siempre que las circunstancias concurrentes no permitan aplicar el procedimiento del régimen de horarios y descansos que sean necesarias para ajustarlo a los cambios de movilidad experimentado por la demanda con una anticipación mínima de 48 horas, previa comunicación a las entidades indicadas en el apartado 1.
2. Cuando los vehículos auto-taxis estén en situación de “libre”, deberán estar circulando o situados en las paradas establecidas al efecto, a no ser que hayan de estacionarse en otros lugares cumpliendo instrucciones del (de la) usuario (a), o por razón de otras necesidades debidamente justificadas, y todo ello siempre que el estacionamiento se haga en lugar autorizado.
3. Los vehículos en circulación no podrán tomar viajeros(as) a una distancia inferior a 50 (CINCUENTA metros respecto a los puntos de parada debidamente autorizados, salvo en el caso de que resulte manifiesto y/o notorio que se trata de personas con discapacidad. En



estaciones, recintos feriales o lugares de celebración de eventos multitudinarios la recogida de viajeros(as) se hará siempre en los puntos de parada habilitados al efecto, con excepción de los servicios precontratados para los cuales podrán los Ayuntamientos establecer punto de recogidas alternativos.

4. El órgano competente para aprobar el establecimiento de lugares de paradas, la obligatoriedad de determinados servicios, horarios, calendarios, descansos y vacaciones laborales, en su caso, será la Junta de Gobierno Local.” En relación con la regulación del descanso no consta que el Ayuntamiento haya dispuesto ordenación alguna al respecto, y así lo corrobora la propia Asociación cuando manifiesta que “(...) ni establecemos ningún día adicional por encima del fijado por el Ayuntamiento de Rota, dado que este último no tiene fijado nada en referencia a los descansos, tan solo regulamos los días de conexión a la aplicación de la central de Radiotaxi”. (Folio 395).

2.2.3. Regulación interna

En cuanto a la regulación interna de la Asociación. La Asociación se rige, según el artículo 1 de sus Estatutos por lo dispuesto en él. Asimismo, tiene aprobado un Reglamento de Régimen Interno (RRI) y un Reglamento del Servicio de Radio Taxi (RSRT). El RRI dispone: “Artículo 1. Objeto. Dentro de las obligaciones de los asociados, figura en un plano principal la defensa de los intereses generales, el prestigio y el buen nombre de la Asociación, por lo que es necesario establecer medidas adecuadas que eviten su vulneración. Igualmente, debe regularse cualquier atentado contra las buenas relaciones que deben presidir la cooperación entre los miembros de la Asociación y el respeto hacia las personas. El presente Reglamento, aprobado al amparo de los Estatutos de la Asociación, tiene por objeto regular determinados aspectos particulares sobre cómo debe regirse la entidad, especialmente en las relaciones entre asociados y entre éstos y terceras personas o entidades. Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. El régimen disciplinario contenido en este Reglamento será de aplicación a todos los asociados sin excepción.
2. Las sanciones impuestas que no cumplan, en todo o en parte, los requisitos de procedimiento establecidos en este Reglamento serán nulas de pleno derecho.
3. No podrá incoarse expediente disciplinario ni, por consiguiente, imponerse sanción por faltas que no estén recogidas y tipificadas en este Reglamento o hayan sido acordadas por la Asamblea General.
4. La complicidad en la comisión de cualquiera de las faltas previstas en este Reglamento implicará la imposición de idénticas sanciones a las impuestas como autores principales. Artículo 3. Potestad sancionadora. La potestad sancionadora es competencia según disponen los Estatutos, de una Comisión especial bajo la denominación de Comisión Disciplinaria.” Por



su parte, en el RSRT se dispone lo siguiente: “Artículo 1. Objeto. El presente reglamento tiene por objeto regular las relaciones entre la Asociación de auto-turismos Rota como titular de la explotación del servicio de Radio-Taxi y Gestión de flota y cualquier usuario que decida contratar el citado servicio, para su prestación dentro del ámbito de la localidad de Rota, bajo el principio básico de libertad de contratación y de sometimiento por ambas partes a la ley y a la normativa autonómica y municipal que afecten al servicio de auto-taxis, además de al presente reglamento. El presente Reglamento tiene como objeto establecer las normas por las que deben regirse la recepción, distribución y control de las peticiones de servicios de taxi que hagan los usuarios, así como el uso de los equipos de telecomunicaciones por parte de los conductores y los operadores de la base de comunicaciones. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las normas contenidas en este Reglamento son de obligado cumplimiento para todos los usuarios del sistema, ya sean conductores o personal empleado por la Asociación como prestadora del servicio. Los usuarios contratantes del servicio con conductores asalariados tendrán la obligación de instruir a éstos sobre las reglas de funcionamiento del servicio, siendo responsables solidarios de las infracciones a este Reglamento que pudieran cometer.” Respecto a la prestación del servicio en días de descanso, el RSRT establece en su artículo 39 que no se podrá prestar durante el día de descanso obligatorio. “Artículo 39. Descansos. Los vehículos adscritos a RADIOTAXI ROTA no podrán prestar servicio durante el día de descanso obligatorio que establece el Reglamento Municipal, incluso aunque se tratara de servicios reservados con antelación.” Y en ambas normas, RRI y RSRT, se establece un procedimiento sancionador para el caso de incumplimientos por parte de los Asociados de lo dispuesto en ellas.

3. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO DE REFERENCIA

3.1. Naturaleza de los servicios de auto-taxi

El Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón definió la actividad de auto-taxi como “una suerte de transporte individualizado por ser un transporte discrecional de viajeros de carácter urbano, y en su caso, interurbano, que se desarrolla mediante el empleo de un turismo, tradicionalmente en nuestro Derecho sujeto a un régimen de previa autorización administrativa (licencia), sin que esté predeterminado su horario e itinerario”.

Los taxis son turismos que prestan servicio de transporte de pasajeros de un punto a otro de un centro urbano o entre distintos municipios.

De acuerdo con el Dictamen del Consejo de Estado sobre el Proyecto de Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid, de 21 de julio de 2005, la prestación del servicio de auto-taxi “es una actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general, calificada doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de servicio público virtual o impropio y otras veces de servicio privado de interés público, que requiere una autorización administrativa (Reglamento de Ordenación



de los Transportes Terrestres, artículo 41.6) no meramente policial sino de funcionamiento (Sentencias del Tribunal Supremo de 22 de enero de 1988 y de 9 de marzo de 1988, entre otras) que las asemeja en parte a las concesiones, pero que no las sujeta al régimen de éstas”.

Continúa el Consejo de Estado, en relación con la naturaleza del servicio afirmando que: “la indicada naturaleza del servicio de los auto-taxis y de su licencia comporta que no les sea trasladable, sin más, el régimen y las categorías propias del servicio público y de la relación concesional. Antes, al contrario, el carácter privado de la actividad implica que la Administración sólo puede intervenir imponiendo obligaciones, estableciendo requisitos, limitaciones y prohibiciones y articulando un sistema sancionador si está específicamente habilitada para ello en una norma de rango legal, de conformidad con los criterios sentados reiteradamente por el Tribunal Constitucional.”

Por su parte, el artículo 1 de la Ordenanza Municipal del Servicio Urbano de Transporte Público Discrecional de Viajeros en Automóviles de Turismo en el municipio de Rota, conceptúa el servicio como:

“(s)ervicio de interés público gestionados mediante iniciativa privada”

Por otro lado, la Ordenanza regula respecto a su objeto:

“Artículo 1 – Objeto.

1. La presente Ordenanza tiene por objeto regular los servicios de transporte público discrecional de viajeros(as) en automóviles de turismo que discurran total o parcialmente por el Municipio de ROTA.

2. A todos los efectos, la prestación del transporte objeto de esta Ordenanza tendrá la conceptualización de servicio de interés público gestionado mediante iniciativa privada, correspondiendo al Ayuntamiento de ROTA las facultades necesarias en orden a su regulación, intervención y desarrollo.

3. La intervención administrativa municipal en los servicios regulados en esta Ordenanza se ejercerá por los siguientes medios:

a) Disposiciones complementarias para mejor prestación del servicio.

b) Ordenanza Fiscal para la aplicación general de las correspondientes tasas.

c) Aprobación de las tarifas del servicio, sin perjuicio de las competencias correspondientes a otras Administraciones Públicas.

d) Sometimiento a previa licencia municipal.

e) Fiscalización de la prestación del servicio.



f) Órdenes individuales o mandatos para la ejecución de un acto.

g) Prohibiciones u órdenes de no hacer.

4. Por su parte, las disposiciones complementarias que podrá dictar el Ayuntamiento podrán versar sobre las siguientes materias:

a) Descanso semanal obligatorio.

b) Turnos de vacaciones.

c) Identificación de los auto-taxis.

d) Salidas al exterior, fuera del ámbito municipal.

e) Estacionamiento en paradas.

f) Uniformidad de los(as) conductores(as).

g) Turnos diarios de permanencia en el servicio y sus horarios.

h) Servicios obligatorios de asistencia diurna y/o nocturna.

i) Servicios especiales.

j) Datos de los vehículos.

k) Modelo de recibo a expedir a los(as) usuarios(as).

l) Formato de licencia municipal.

m) Formato del certificado de aptitud.

n) Características del carnet de conductor(a) de los vehículos.

Artículo 2 – Definiciones.

A los efectos de esta Ordenanza se establecen las siguientes definiciones:



- a) Servicio de taxi o auto-taxi: servicio de transporte público discrecional de viajeros(as) en automóviles de turismo, prestado en régimen de actividad privada.
- b) Servicio urbano: servicio prestado dentro del término municipal en los términos previstos en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, y en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.
- c) Servicio interurbano: servicios que excedan del ámbito de los transportes urbanos, en los términos en que los mismos se definen en el apartado anterior.
- d) Licencia: autorización otorgada para la prestación del servicio urbano de taxi como actividad privada reglamentada.
- e) Autorización de transporte interurbano: autorización otorgada de conformidad con la normativa estatal para la prestación del servicio público interurbano de taxi.
- f) Titular: persona autorizada para la prestación de servicio de taxi.

Artículo 3 – Régimen Jurídico.

Para la prestación de los servicios de taxi será necesaria la previa obtención de los correspondientes títulos habilitantes de acuerdo con lo establecido en la presente Ordenanza; el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero; la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía; y la legislación estatal aplicable en materia de transportes terrestres inter-autonómicos.”

Por tanto, no puede calificarse el servicio de auto-taxi como un servicio público, lo que supone que no habría titularidad pública de la prestación de esta actividad económica, y, en consecuencia, el desempeño de la actividad de auto-taxi supone una participación en el mercado, de tal forma, que el titular de la licencia que desarrolle, o pueda obtener el resultado de la actividad en el supuesto de contar con conductores asalariados, debe ser calificado como operador económico desde el punto de vista de la legislación sobre Defensa de la Competencia. Así, la Disposición Adicional Cuarta de la LDC considera que se entiende por empresa:

“cualquier persona o entidad que ejerza una actividad económica, con independencia del estatuto jurídico de dicha entidad y de su modo de financiación”.



3.2. Distintas modalidades del servicio

De acuerdo con el informe de la OCDE “Policy Roundtables. Taxi Services: Competition and Regulation 2007” el mercado del taxi puede subdividirse en tres segmentos: el servicio de taxi en paradas, el servicio de taxi circulando en la calle y el servicio de taxi por solicitud telefónica. Dentro de este último segmento habría que incluir además otros sistemas de reserva mediante la utilización de nuevas tecnologías (correo electrónico, aplicaciones móviles, páginas web, etc.).

En relación con el último segmento de los citados, es preciso tener en consideración, siguiendo lo establecido en el estudio publicado recientemente por la Autoridad Catalana de la Competencia, que los servicios prestados por empresas de alquiler de vehículos con conductor (en adelante, VTC) estarían compitiendo con los tradicionalmente ofrecidos por los taxistas, siendo sustituibles.

Debe resaltarse, además de otras consideraciones propias de los VTC en servicios interurbanos en relación con los servicios de taxi, que estos últimos tienen precios regulados, considerados como máximos, a diferencia del servicio de VTC, cuyo precio es establecido por el oferente.

Sin embargo, en los segmentos primero y segundo, en virtud de la normativa reguladora que les es de aplicación, las empresas de VTC no podrían realizar actividad alguna. Además, su importancia en dicho mercado sería residual, al estar limitada la autorización de cada una de estas empresas a la existencia de 30 autorizaciones interurbanas de taxis.

A esta caracterización tradicional del sector del taxi, hay que unir la creciente introducción de una serie de avances tecnológicos que se encuentran directamente relacionados con aplicaciones informáticas vinculadas a servicios móviles que permiten localizar taxis o cualquier tipo de vehículo de transporte de viajeros, contratar sus servicios, conocer el recorrido por el que se desarrollará el trayecto, así como el precio, la forma de pago, además de características del vehículo con el que se llevará a cabo el servicio y la valoración realizada por otros usuarios sobre el conductor que previsiblemente va a cubrir la demanda. La irrupción de estas innovaciones tecnológicas supone la alteración de los anteriormente citados segmentos del mercado, llegándose a producir una hibridación entre el modelo de precontrato y la forma de contratación directa en la calle, dado que estos mecanismos suelen ser muy rápidos, incluso más rápidos que parar un taxi en la calle.

Por otro lado, debe hacerse mención a los “servicios especiales” o “servicios concertados”, que por la especificidad de su demanda bien podrían ser considerados como un posible mercado separado, distinto de los segmentos ya mencionados, no obstante, dado que pueden tratarse de prestaciones de muy diverso tipo sería difícil una delimitación exacta del mismo.

El mencionado artículo 44 del Reglamento andaluz del taxi, que tiene por título “Concertación previa de servicios” ofrece una lista abierta de servicios que se considerarán concertados.

Como su propio nombre indica, son servicios que por sus características se contratan con carácter previo a la prestación de los mismos. Algunas notas que motivarían su contratación anticipada son:



- Una cierta periodicidad en la utilización de los servicios, llegando incluso en el caso del transporte escolar a configurarse como un transporte de carácter regular, muy distinto al carácter discrecional propio del taxi.
- Unas necesidades especiales tanto de atención prioritaria como de gestión y cobro de las facturas. Son contratos que dan lugar a la prestación de servicios por cuenta de diferentes solicitantes, no estando esas carreras abonadas por el pasajero sino por un tercero.

3.3. Mercado geográfico

Una vez abordado el mercado de servicio, resulta necesario hacer alguna puntualización en relación con el ámbito territorial en que se producen los hechos investigados en el presente expediente sancionador.

En primera instancia, se considera que el mercado geográfico de referencia ha de circunscribirse al término municipal de Rota, por disponer todos sus asociados de licencia municipal concedida para prestar el servicio de auto-taxi en el municipio de Rota, y por ser en dicha localidad donde se ubicaría el punto de referencia en el inicio y llegada de los trayectos de los servicios objeto de este expediente. El ámbito territorial de actuación de la Asociación que se establece en los Estatutos es local (art. 3 de sus Estatutos).

3.4. Sobre el funcionamiento del mercado del taxi en Rota

3.4.1. Sobre la demanda de servicios

En relación con la demanda de servicios, según los últimos datos publicados del padrón municipal, con datos de la población a 1 de enero de 2023, Rota contaba con 29.823 habitantes. Dicha población no ha tenido una variación de población significativa en los últimos años. No obstante, al ser una población turística, el número de residentes en la temporada de verano se incrementa significativamente. Asimismo, se encuentra en el término municipal un complejo eminentemente de residencia vacacional y turismo denominado Costa Ballena.

“El término municipal de Rota se extiende a lo largo de 84 km² por el litoral occidental de Cádiz, entre las localidades de El Puerto de Santa María y Chipiona. Presenta 3 núcleos fundamentales de población: Rota, Costa Ballena y la denominada Base Naval de Rota.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía integra territorialmente a Rota en el ámbito de la Costa Noroeste de Cádiz (un territorio en transformación acelerada y pujanza demográfica, pero bastante heterogéneo entre sí), junto a Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Trebujena. Sin embargo, y según se extrae del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rota (PMUS), existe un porcentaje muy bajo de desplazamientos hacia estas localidades, siendo la mayoría de éstos hacia núcleos más urbanos y, sobre todo, más dotados de actividad comercial. (...).



A nivel de infraestructuras viarias no se han producido avances desde el anterior Plan. Rota cuenta con un acceso principal, a través de los ramales A-2076 (que enlaza con la Avenida de Punta Candor) y A-2075 (que enlaza con la Avenida San Fernando), procedentes de la carretera A-491, que une la localidad gaditana con sus localidades vecinas, Chipiona y Puerto de Santa María, además de ser el enlace con las grandes urbes de la comunidad a través de la autopista A-4. El uso mayoritario del vehículo privado, tanto en desplazamientos intraurbanos como en interurbanos, sigue siendo uno de los principales causantes de dichas aglomeraciones. (...).

Respecto a los desplazamientos urbanos en Rota, la mayoría se producen a pie según se extrae del PMUS.

Este mismo documento apunta una infrautilización de los transportes colectivos y la bicicleta, que sólo alcanzan mayor protagonismo en la movilidad de Rota durante el verano. La orografía de Rota, prácticamente lineal, invita a hacer un mayor uso de la bicicleta, siendo la ampliación de carriles bici una de las actuaciones contempladas en el I Plan de Calidad Turística.

Desde el punto de vista ferroviario, Rota no dispone de conexión con otros municipios. Las estaciones de tren más próximas son las que se sitúan en las localidades de Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera, por lo que para acceder a estos dos puntos es necesario el uso, de nuevo, del vehículo privado.

En relación a las infraestructuras aeroportuarias, Rota se encuentra a escasos kilómetros del aeropuerto de Jerez de la Frontera, determinante para atraer visitantes extranjeros a la provincia, siendo uno de los objetivos de la planificación aeroportuaria y turística el incrementar el número de conexiones aéreas. (...)

El número de pasajeros llegados al aeropuerto de Jerez de la Frontera en 2023 ascendió a 904.000 pasajeros.

(...)

El importante desarrollo turístico de Rota y de su entorno más cercano convierten a este aeropuerto en un eje esencial sobre el que pivotar muchas de las acciones de atracción de segmentos internacionales, así como otras iniciativas relacionadas con el crecimiento competitivo y económico del municipio.

Rota cuenta igualmente con unas buenas instalaciones portuarias orientadas a dar servicio a actividades de distinta naturaleza, militar, pesquera y deportiva. Además, se presta un servicio de conectividad con la capital de la provincia a través de un servicio diario en catamarán que gestiona el Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz, con una duración aproximada de 35 minutos. El atraque en Rota se produce en el puerto deportivo de la localidad situado en el extremo más suroccidental. En caso de mala climatología el catamarán es sustituido por un servicio de autobuses con destino la terminal de Cádiz.



El servicio de autobuses urbanos cuenta con varias líneas diarias que se ven reforzadas, ampliando sus horarios, durante el verano y realizando servicios especiales en caso de eventos Ej.: Feria de la Primavera.

Además del billete univiaje, se ofrece a la población distintos tipos de bonobuses (Menor 12 años, Pensionista, etc.).

Por último, diversas líneas de autobuses interurbanos conectan el municipio con varios puntos tanto de su geografía más cercana (Chipiona, Jerez, Puerto de Santa María, etc.) como de ciudades situadas en un entorno más lejano como Algeciras o Sevilla.

Población.

De acuerdo con los últimos datos ofrecidos por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), Rota tenía censadas en el año 2022 a un total de 29.491 personas, distribuidas principalmente entre los tres núcleos poblacionales que componen el municipio a los que hay que sumar un pequeño número de residentes que no forman parte de ninguno de estos grandes núcleos de población.

(...)

La densidad de población es de 359,36 habitantes/ km2, cifra que se sitúa muy por encima tanto de la densidad de población de la provincia (167,60 habitantes/km2) como de Andalucía (97,04 habitantes/km2).

(...)

En las cifras recogidas anteriormente no están computadas las personas del contingente americano que residen en la base aeronaval (unas 15.000 personas aproximadamente), a pesar de que este flujo poblacional sí ejerce una presión sobre el espacio de la ciudad y también sobre el uso de las infraestructuras y servicios de uso ciudadano, influyendo notablemente en la planificación territorial del municipio.

Por otra parte, tampoco son contempladas en estas cifras la población estacional. Estimaciones realizadas por el Ayuntamiento la cifraban en 2020 en más de 25.000 personas, especialmente la vinculada a la segunda residencia del complejo turístico Costa Ballena, que de forma periódica hacen uso de estas viviendas, con la consiguiente demanda de servicios e infraestructuras municipales.

En términos generales, la población roteña ha crecido de manera constate en los últimos años. En general sigue siendo una población joven, con una estructura parecida a la de la provincia de Cádiz y Andalucía, si bien se aprecia un aumento de la población de 65 años o más, ya que, si en el anterior Plan de Calidad se recogía que constituía el 14,81% del total de la población, en 2022 pasó a ser el 17,03%”.

3.4.2. Sobre la oferta de servicios y las barreras a la entrada

En relación con la oferta de los servicios de taxi en Rota, como ya se ha mencionado anteriormente se trata de un mercado contingentado, en el que, en virtud de la normativa aplicable, la necesaria



obtención de la licencia municipal (ya sea mediante su obtención directamente del Ayuntamiento o mediante el traspaso de una licencia ya existente) constituye la principal barrera de entrada al sector. La Asociación agrupa a 46 licencias, copando el mercado.

3.4.3. Otras cuestiones sobre la competencia en el sector

Por último, debe señalarse, que, por ser un servicio especialmente reglamentado, la competencia dentro del mercado presenta unas notas muy características. La contingencia del número de licencias, la homogeneidad del producto ofrecido y la existencia de unos precios tasados (salvo los trayectos interurbanos donde las tarifas son máximas), contribuyen a que el índice de competencia en el sector sea relativamente escaso. Resulta, por ello, de vital importancia la independencia en el comportamiento de los operadores económicos presentes, para que éstos no introduzcan restricciones adicionales a las ya existentes, que acabarían con la competencia entre los profesionales del sector.

3.5. Tarifas

La prestación del servicio de autotaxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas en cada caso por el órgano competente.

3.5.1. Trayectos urbanos

Señala el art. 58.2 del Reglamento andaluz del taxi que les corresponde a los Ayuntamientos establecer las tarifas para los servicios urbanos con sujeción a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de precios autorizados, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del autotaxi y de las personas consumidoras y usuarias, así como de las organizaciones sindicales con representación en su territorio.

3.5.2. Trayectos interurbanos

Compete a la Comunidad Autónoma la fijación de tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se desarrollen íntegramente en su territorio.

El establecimiento del marco tarifario obligatorio de aplicación a los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros por carretera, llevados a cabo por vehículos provistos de autorización administrativa de la clase VT, que se desarrollen íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como a los que se inicien en dicho territorio, sea cual fuere el lugar en que finalicen está regulado en la Orden de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, de 5 de abril de 2022, por la que se establece el Régimen Tarifario de los Servicios Interurbanos de Transporte Público Discrecional de Personas Viajeras por Carretera en Vehículos de Turismo.

Fuente: Orden y Resoluciones de tarifas 2011-2024



Tarifas máximas de aplicación de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros por carretera en vehículos de turismo														
Tarifa 1/7	2011	2012 (1)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bajada de Bandera*								3	3.05	3.12	3.18	3.27	3.27	3.41
Precio por kilómetro recorrido o fracción	0.53	0.56	0.57	0.58	0.58	0.58	0.58	0.58	0.58	0.6	0.61	0.63	0.63	0.66
Mínimo de percepción	2.92	3.06	3.13	3.17	3.14	3.13	3.13	3.18	3.25	3.32	3.42	3.42	3.56	3.67
Precio por hora de espera	13.38	14.02	14.36	14.56	14.44	14.38	14.37	14.6	14.98	15.22	15.67	15.67	16.33	16.83
Precio por fracción cada 15 minutos de espera	3.34	3.5	3.58	3.63	3.6	3.59	3.59	3.65	3.75	3.81	3.92	3.92	4.08	4.2
Tarifa 2/8	2011	2012 (1)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bajada de Bandera*								1.5	1.52	1.55	1.58	1.63	1.63	1.7
Precio por kilómetro recorrido o fracción	0.64	0.67	0.69	0.7	0.69	0.69	0.69	0.7	0.72	0.73	0.75	0.75	0.78	0.8
Mínimo de percepción	2.92	3.06	3.13	3.17	3.14	3.13	3.13	3.18	3.25	3.32	3.42	3.42	3.56	3.67
Precio por hora de espera	16.06	16.84	17.24	17.48	17.34	17.27	17.26	17.54	17.98	18.29	18.83	18.83	19.62	20.21
Precio por fracción cada 15 minutos de espera	4.01	4.21	4.31	4.37	4.34	4.32	4.32	4.38	4.48	4.57	4.71	4.71	4.91	5.06

(1) Entrada en vigor de las tarifas el 1 de septiembre de 2012

*La bajada de bandera operará únicamente en los servicios con una distancia entre origen y destino inferior a 12 kilómetros.

En cualquier caso y como señala dicha Orden en su artículo 2, sobre la posibilidad de acuerdo entre las partes, establece que las tarifas reguladas en la Orden tienen el carácter de máximas y “podrán ser susceptibles de ser minoradas por acuerdo inter-partes, a excepción de lo que corresponde a los mínimos de percepción que sí tendrá carácter obligatorio”.

Además, en relación con el régimen de contratación, artículo 7 de la orden, se establece: “Los servicios se contratarán, salvo en los supuestos a que hace referencia el apartado 2 del artículo 39 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en régimen de coche completo, y los recorridos se entenderán en circuito cerrado [esto es, ida y vuelta] hasta el punto de partida, por el itinerario más corto, si no se conviniera expresamente lo contrario. Al contratar el servicio se fijarán los recorridos, plazas y peso del equipaje”.

4. HECHOS ACREDITADOS

Una vez definido el marco normativo y el mercado afectado y descritas sus características y funcionamiento, es preciso hacer referencia a los hechos que han quedado acreditados en el expediente en relación con la infracción del artículo 1 LDC que se imputa a la Asociación.

Estas actuaciones de Asociación se han considerado manifestaciones de una misma conducta restrictiva de la competencia consistente en limitar la posibilidad de que los taxistas, que forman parte de la misma, desarrollen su actividad de manera independiente al estar condicionada la misma en el ejercicio de su actividad respecto a determinados usuarios para lo que están legalmente habilitados, o la imposibilidad de poder participar en otras organizaciones que tuviesen similares finalidades al margen de la Asociación.

De la documentación que consta en el expediente resulta acreditado que la Asociación, mediante la regulación estatutaria y las normas de régimen interior, habría incurrido en conductas



anticompetitivas consistente en el establecimiento de limitaciones o controles en el desarrollo autónomo de la actividad de los asociados.

Por un lado, interfiriendo en el desarrollo de la actividad de los asociados en los servicios provenientes de determinados grupos de clientes denominados “centros potencialmente lucrativos” (hoteles, estaciones de autobús, puertos y aeropuertos, lugares de ocio, etc.) por parte de la Asociación y, por otro lado, estableciendo turnos de descanso o, al menos, de desconexión del servicio de radio taxi, produciendo con ello una injerencia injustificada en el ámbito de la libertad de empresa del titular de la licencia de taxi, operador económico independiente, afectando restrictivamente a su derecho de organización, captación de clientes y desarrollo de su actividad.

En primer término, los Estatutos de la Asociación establecen que goza de plena personalidad jurídica y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, artículo 5.

Dicha asociación afiliará a todos los que lo solicitaran por escrito y que reúnan una serie de requisitos, entre otros, ser titular de Licencia municipal de Auto-taxi expedida por el Ayuntamiento de Rota. Artículo 6 de los Estatutos.

Como obligación de los asociados, en los Estatutos, artículo 10 b), se dispone: “Cumplir todo lo dispuesto en los presentes Estatutos, los reglamentos que se aprueben, los Acuerdos de la Asamblea General y los de la Junta Directiva”.

Partiendo de dicho marco competencial, la política anticompetitiva de Asociación se habría articulado a través del RRI, del RSRT y de los acuerdos adoptados por los órganos de la Asociación estableciendo normas reguladoras restrictivas de la actividad en relación con la ordenación del servicio de taxi.

La Asociación estaría imponiendo a sus asociados dichas normas ya que considera que la afiliación a la Asociación es voluntaria, y que, por tanto, el pertenecer a ella supone el conocimiento, la aceptación de sus normas y el cumplimiento de los estatutos. (Folio 392).

“Debemos partir de dos premisas evidentes y conocidas por el denunciante:

- 1.- Que ALAR, de afiliación voluntaria, no limita ni controla la actividad de ninguno de sus asociados ni asociadas en ningún momento, al igual que no controla la captación de clientes por parte de los mismos.
- 2.- Que tampoco controla los días de descanso, que son establecidos por ley, siendo el Excmo. Ayuntamiento de Rota en quien recae dicha competencia, sin que esta asociación tenga la menor posibilidad de establecerlos, algo sobradamente conocido por el denunciante.
- 3.- Y que evidentemente, quien pertenece a dicha asociación, conoce, acepta y debe cumplir con el contenido estatutario de la misma, por cuanto así es en cualquier tipo de asociación de cualquier índole, ítem más, siendo además de carácter voluntario la permanencia.”



En relación con la captación de clientes por parte de los Asociados en los denominados centros potencialmente lucrativos (CPL), manteniendo el orden cronológico de los acuerdos adoptados por la Asociación, con fecha 12 de septiembre de 2018, se emite la siguiente circular informativa n.º 006/2018 (folio 259):

CIRCULAR INFORMATIVA 006/2018

12 de septiembre de 2018

CENTROS POTENCIALMENTE LUCRATIVOS

A modo de actualización de conceptos y puesta en conocimiento a nuevos asociados existentes desde que se publicó última circular relacionada el pasado 24 de agosto de 2012 donde se explicaba que, en intento de salvaguardar el interés general, la buena imagen del colectivo, el derecho personal y la buena convivencia entre profesionales del sector, esta Junta Directiva decidía aclarar conceptos que, al parecer por algunos no lo estaban así como delimitar cual sería su política de actuación sobre el asunto en cuestión a partir de ese momento, se hace saber que la aclaración de conceptos y política de actuación de ésta es la siguiente:

CLIENTES PROPIOS

Esta relación diferencia en qué casos y circunstancias, la asociación (según se desprende de sus estatutos y reglamentos) y su equipo de gobierno (la Directiva) considera coherente el respeto a la captación de clientes fuera del seno de la asociación. A saber:

-**Clientes particulares:** Clientes que, por cualquier motivo deseen viajar con un taxi en concreto siempre y cuando éstos sean los solicitantes (no a través de terceros) y la captación de dicho cliente no haya sido por maniobra ilícita o no ética.

-**Contratos justificados:** Contratos individuales con compañías o agencias que cuenten con la justificación necesaria para ser respetadas.

CLIENTES DE RADIO-TAXI

Clientes que de forma habitual utiliza el medio expuesto para solicitar nuestro servicio. En especial:

-**Centros Potencialmente Lucrativos** (Hoteles, Centros Médicos y Hospitales, Puertos y Aeropuertos, Estaciones de Autobús, etc...): Los centros potencialmente lucrativos locales son considerados automáticamente como clientes de radio-taxi siempre y cuando dichos centros hayan solicitado nuestro servicio a través de la central.

COMPATIBILIDAD ENTRE CLIENTES PROPIOS Y DE RADIO-TAXI

En intento de evitar en el futuro nuevo motivo de controversia sin dejar de defender y respetar los derechos de los asociados y profesionales del sector local, a partir de este comunicado se pondrá en práctica de forma general y a modo de regulación la normativa existente, válida para todo aquel componente de la Asociación de Auto-Turismos de Rota, así como a afiliados o usuarios a su servicio de Radio-Taxi, y será de obligado cumplimiento los siguientes preceptos:

Toda licencia comunicará a la central con un tiempo prudencial cuando deba recoger un cliente particular en un centro potencialmente lucrativo. El método empleado para comunicarlo queda a juicio propio (en persona, por teléfono o por emisora).

Ser descubierto recogiendo clientes en estos centros sin haber sido mandado por la central o no haberlo notificado a ésta será considerado falta.

La notificación de recogida de un cliente particular a Radio-Taxi presupone por parte de ésta dar el mismo tratamiento a dicho servicio que el propio en todos los sentidos. Es decir, al ser notificado se considerará como mandado por Radio-Taxi con los derechos y protección que ello conlleva por parte de la asociación, siempre que no haya sido mandado anteriormente uno por ella con mismo destino. En este caso, el que ostenta el derecho es el mandado por Radio-Taxi así como la información de recogida al total de la flota de dicho servicio.

Dicha normativa será expuesta a ratificación en próxima asamblea a celebrar y es aplicable, en su caso, a todo asociado de nuestra Asociación y afiliado o usuario de su servicio de Radio-Taxi.

Sin más, un saludo cordial.

La circular la firma El presidente, y en el lado inferior derecho se escribe "TABLON". Medio por el que se le da publicidad al mismo, sin perjuicio de otros canales de comunicación.



En la mencionada circular se define un grupo de potenciales clientes, en general, centros con intensa demanda de servicios recurrentes, como son: hoteles, centros médicos, estaciones de transporte, etc. que los conceptúa como “clientes de Radio Taxi”. Son “clientes que de forma habitual” utilizan radiotaxi y los consideran “automáticamente como clientes de radio Taxi”.

En el caso que un asociado tuviese que recoger a un cliente de dichos centros de manera particular, sin que lo haga a través de la Asociación, está obligado a comunicar a la central “con un tiempo prudencial” dicho servicio.

Por otro lado, escasos días después, en la Asamblea General Extraordinaria de 26 de septiembre de 2018, se trató dicho régimen como 3 punto del orden del día, a fin de ratificar el régimen publicitado en la circular 006/2018, con el siguiente tenor (folio 257):

“3º- Ratificación Sistema C.P.L. (Centros Potencialmente Lucrativos)

Se explica por Directiva el motivo por el cual pone a consulta de la Asamblea su política de actuación relacionada con la gestión de lo que se considera centros potencialmente lucrativos para el sector (hoteles, estaciones de autobús, puertos y aeropuertos, lugares de ocio, etc.) y que, de forma habitual utilizan nuestro servicio de radio taxi para solicitar nuestro servicio de desplazamiento de pasajeros, siendo éstos, por consiguiente, clientes de nuestro Radio Taxi y con el único interés de garantizar la defensa del interés común y la buena convivencia entre profesionales, siempre en intento de no vulnerar sus libertades individuales y, sobre todo y de ahí la consulta, el respeto a su opinión al respecto.

Dicha política de actuación es sobradamente conocida por interesados pues, aparte de venir aplicándose de forma práctica desde el año 2012, se informó debidamente antes de su puesta en práctica a través de circular interna asociativa (Circular Informativa 015 /2012, publicada el 24 de agosto de dicho año) así como una nueva y a modo de actualización y puesta en conocimiento a nuevos titulares de licencia, asociados o profesionales del sector (Circular Informativa 006 /2018, publicada el 12 de septiembre de este año).

Es ratificada por Asamblea con 35 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención, dicha política de actuación convirtiéndola en norma a respetar por todo profesional local asociado de nuestra Asociación o afiliado a nuestro servicio de Radio Taxi a partir de aquí.”

El mencionado régimen se completa con el establecimiento de un régimen sancionador para los asociados que lo incumplan.

En el RSRT, se introduce como falta muy grave el “apropiarse en exclusiva de clientes de RADIOTAXI”, artículo 54.9, en los términos siguientes:

“9. Apropiarse en exclusiva de clientes de RADIOTAXI.

A los efectos de esta falta se establecen las siguientes definiciones:

a) Clientes propios.



- Designación particular. Se considerará cliente particular al cliente que expresamente desee viajar en un taxi en concreto sin intervención de la central y así expresa y personalmente lo solicite. En todo caso no se admitirá la captación ilícita o que atente contra la ética.

- Contratos justificados. Aquellos clientes consecuencia de contratos firmados con entidades o agencias y que se justifiquen debidamente.

b) Clientes de Radiotaxi.

- Clientes que utilicen radio taxi para la contratación del servicio.

- Centros Potencialmente lucrativos. Dichos centros (Hoteles, Centros Médicos, Hospitales, Puertos, Aeropuertos, Agencias, Estaciones de Autobús y cuantos otros de similares características) se consideran clientes de Radiotaxi si en cualquier ocasión han solicitado el servicio a través de la central. Todas las licencias quedan obligadas a comunicar a la central la recogida de un cliente particular en un centro potencialmente lucrativo. La recogida sin dicha comunicación se considera apropiación de clientes de Radiotaxi. A todos los efectos la comunicación de recogida de un cliente particular supondrá la obligación de dar el mismo tratamiento que si hubiere sido enviado por Radiotaxi, y tendrá además la misma protección que ampara a cualquier licencia que es enviada desde la central.”

En cuanto a las sanciones que llevan aparejadas las faltas se establece un régimen de suspensión temporal del servicio, que puede ser sustituido por el pago en efectivo de los días de suspensión. La acumulación de faltas muy graves o de una sola que “signifique un perjuicio de irreparables consecuencias” podrá conllevar la expulsión.

Artículo 55. Cuantificación de sanciones.

1. Las sanciones aplicables por la comisión de las faltas contenidas en este Reglamento consistirán en la suspensión temporal del servicio, cuantificada en días, diferenciándose en grado mínimo, medio y máximo por cada tipo.

2. Los conductores hallados culpables tendrán el derecho a optar por el pago en efectivo del equivalente a los días de suspensión por los que hubieran sido sancionados. Para ello, la Asociación titular y prestadora del servicio a través de su Asamblea General aprobará anualmente el importe equivalente a un día de suspensión.

Artículo 56. Sanciones aplicables por cada tipo de falta.

Las faltas anteriormente enumeradas podrán ser sancionadas de la siguiente forma:

- a. Faltas leves: 1 día en grado mínimo, 3 días en grado medio y 5 días en grado máximo.

- b. Faltas graves: 6 días en grado mínimo, 10 días en grado medio y 14 días en grado máximo.

- c. Faltas muy graves: 15 días en grado mínimo, 20 días en grado medio y 30 días en grado máximo.

Artículo 59. Expulsión.



La acumulación de faltas muy graves, o la comisión de una sola que signifique un perjuicio de irreparables consecuencias, podrán derivar en la expulsión del conductor del servicio de RADIO-TAXI.

El acuerdo de expulsión sólo podrá ser adoptado por la Asociación de Auto-Turismos Rota, como titular prestadora del servicio y a través de su asamblea general.”

La Asociación, en su escrito de 8 de septiembre de 2024 manifiesta sobre clientes en centros potencialmente lucrativos que (folio 393):

“Igualmente, y así le consta al denunciante a pesar de sus afirmaciones que no por el mero hecho de hospedarse en un hotel (centro parcialmente (sic) lucrativo) el potencial solicitante de servicio de transporte tiene la obligación de hacerlo a través de Radiotaxi, pudiendo, como no podía ser de otra manera al servicio que desee, y al auto-taxi que prefiera.

La razón de la medida contemplada estatutariamente se estableció con el fin eliminar, o cuanto menos disminuir, las posibles comisiones dadas por taxistas a los recepcionistas de hoteles para la asignación de determinados servicios, normalmente interurbanos”.

Dicha limitación vendría motivada, según la Asociación, “con el fin eliminar, o cuanto menos disminuir, las posibles comisiones dadas por taxistas a los recepcionistas de hoteles para la asignación de determinados servicios, normalmente interurbanos”.

En definitiva, de lo manifestado por la asociación en relación con las comisiones se desprende que la norma tiene como finalidad evitar que los asociados puedan competir por la captación de clientes en los centros donde hay una especial concentración de demanda, y dicho proceder lo conceptúan como “apropiarse en exclusiva de clientes de radio taxi”. En todo caso, el supuesto incentivo de los asociados a los hoteles no es una práctica que deba ser considerada ilícita ni perseguible por la Asociación.

La intromisión ilegítima por parte de la Asociación en el ámbito de la actividad de los asociados, al impedir la promoción de los servicios de estos con potenciales clientes, hoteles, centros médicos, etc, no puede estar justificada por el hipotético hecho de que pudiera existir un mal uso de los servicios de radio taxi por parte de algún asociado, ni ser la coartada para impedir la competencia respecto a dichos clientes o imposibilitar que “fuentes de trabajo” sean captadas por los asociados.

Para la efectiva aplicación de la mencionada restricción se establece un procedimiento sancionador que puede culminar con la expulsión del asociado en caso de incumplimiento. El mencionado procedimiento se ha llegado a aplicar a determinados asociados, y, en algún caso, se ha culminado la sanción.

Así, se han tramitado diversos expedientes por infracción del artículo 54.9 del RSRT, por “apropiarse en exclusiva de clientes de radio taxi”.

Así, el expediente 002/2020 (folio 270) se sustancia por el hecho de:



“Han recogido clientes en el Hotel Playa Ballena sin tener servicios asignados por parte de la central y sin haber comunicado previamente que tenían servicios propios”.

La sanción que se le impone es la de “Suspensión por 10 días del servicio de APP”.

El expediente 001/2021 (folio 276) se sustancia por el hecho de:

“Hemos llegado esta directiva a la conclusión de que, tras reservar los clientes con el hotel, está habiendo mala praxis por parte de recepción del Apartahotel La Espadaña y se adjudican los servicios personalmente a taxistas de esta asociación, forma está totalmente prohibida en nuestros reglamentos al considerarse los hoteles centros potencialmente lucrativos y que lleva aparejada sanción”.

Como falta imputada se indica:

«Para D. falta muy grave recogida en el artículo 54.9 del reglamento del servicio de radio taxi "apropiarse en exclusiva de clientes de Radiotaxi". Entendiendo además esta Directiva una dejadez de funciones por su parte siendo coordinador de la Comisión Disciplinaria».

Y la sanción propuesta:

“Treinta días sin servicio de emisora al considerarse en grado máximo por ejercer el cargo de coordinador de la Comisión Disciplinaria”.

La Junta Directiva resuelve el 21 de marzo de 2021 (folio 282):

«Al punto quinto; Como usted bien comenta el ApartaHotel La Espadaña es un Centro Potencialmente Lucrativo de nuestra Asociación. El parte al cual usted hace mención de la compañía de seguros, esta comisión no tiene constancia ninguna. Usted al haberse apuntado para recoger en el Apartahotel La Espadaña tiene la obligación de conectarse puesto que se considera un servicio de la central a todos los efectos, el otro taxi puede ir o no conectado pues no tenemos constancia de servicio alguno por su parte.

"Sexto el día 15 llame hasta en cuatro ocasiones al vicepresidente para hablar con él y aclarar el mal entendido, pero esta persona no me cogió el teléfono ni me devolvió las llamadas.

(...)

Al punto noveno; Esta asociación no tiene contrato con la compañía de seguros Europsistan, ni tenemos constancia de que usted lo tenga tampoco. Usted se apropia en exclusiva de un cliente de radio taxi que son los siguientes:

- Clientes que utilicen radio taxi para la contratación del servicio.
- Centros Potencialmente lucrativos. Dichos centros (Hoteles, Centros Médicos, Hospitales, Puertos, Aeropuertos, Agencias, Estaciones de Autobús y cuantos otros de similares características) se consideran clientes de Radio-Taxi si en cualquier ocasión han solicitado el servicio a través de la central. Todas las licencias quedan obligadas a comunicar a la central la recogida de un cliente



particular en un centro potencialmente lucrativo. La recogida sin dicha comunicación se considera apropiación de clientes de Radiotaxi. A todos los efectos la comunicación de recogida de un cliente particular supondrá la obligación de dar el mismo tratamiento que si hubiere sido enviado por Radiotaxi, y tendrá además la misma protección que ampara a cualquier licencia que es enviada desde la central».

Y resuelve:

“Se considera falta muy grave en grado máximo y la sanción a cumplir son 30 días sin servicios de emisora, que podrá cumplir o pagar a razón de 20 euros por día de trabajo que solicite servicio de emisora. No obstante, esta sanción al tratarse de un cargo electo por la Asociación como es su caso, se tiene que elevar y ratificar en Asamblea General Extraordinaria, por lo que al cumplimiento se refiere no se producirá hasta que sea visto este expediente y ratificado por los socios/as”.

En la Asamblea General Extraordinaria de 28 de septiembre de 2021, punto número 7º, se resuelve el expediente desestimando la sanción y archivando el expediente por 15 votos contra 14 votos que pretendían ratificar la sanción (Folio 292).

El expediente 002/2021 (folio 294) se sustancia por el hecho de:

“Hemos llegado esta directiva a la conclusión de que, tras reservar los clientes con el hotel, está habiendo mala praxis por parte de recepción del Apartahotel La Espadaña y se adjudican los servicios personalmente a taxistas de esta asociación, forma esta totalmente prohibida en nuestros reglamentos al considerarse los hoteles centros potencialmente lucrativos y que lleva aparejada sanción.

Los implicados en esta falta, D. _____ y D. _____ son socios y además miembros del Comité Disciplinario de esta asociación, responsable y vocal respectivamente, es por este motivo y como recogen nuestro reglamento se persona la Junta directiva como denunciante, no poniéndose en conocimiento los hechos al responsable de la comisión disciplinaria D _____ por estar implicado en ellos”.

Como falta imputada se indica:

«Para D. _____ falta muy grave recogida en el artículo 54.9 del Reglamento del Servicio de Radiotaxi "apropiarse en exclusiva de clientes de Radiotaxi" incluyendo el agravante de no haberse apuntado en la central de Radiotaxi con anterioridad. Entendiendo además esta Directiva una dejadez de funciones por su parte siendo este vocal de la Comisión Disciplinaria».

Y la sanción propuesta:

“Treinta días sin servicio de emisora al considerarse en grado máximo por el agravante de no haberse apuntado en la central para recoger en un centro potencialmente lucrativo y además por ejercer el cargo de vocal de la Comisión Disciplinaria”.

La Junta Directiva resuelve el 21 de marzo de 2021 (folio 300):



«Al punto sexto; Le citamos el punto 6 del artículo 5 del Reglamento de Régimen Interno: La Junta Directiva podrá constituirse en denunciante a la vista de algún hecho que pudiera ser constitutivo de falta, incoando expediente de oficio o notificándolo a la Comisión Disciplinaria, en su caso.

"Séptimo el expediente sancionador hace referencia de “apropiarse en exclusiva de un cliente de radio taxi, el cliente, que en este caso es la compañía de seguro, no es cliente mío, es de mi compañero, y el llamo para comunicar el servicio”.

Usted se apropia en exclusiva de un cliente de radio taxi que son los siguientes:

- Clientes que utilicen radio taxi para la contratación del servicio.
- Centros Potencialmente lucrativos. Dichos centros (Hoteles, Centros Médicos, Hospitales, Puertos, Aeropuertos, Agencias, Estaciones de Autobús y cuantos otros de similares características) se consideran clientes de Radiotaxi si en cualquier ocasión han solicitado el servicio a través de la central. Todas las licencias quedan obligadas a comunicar a la central la recogida de un cliente particular en un centro potencialmente lucrativo. La recogida sin dicha comunicación se considera apropiación de clientes de Radiotaxi. A todos los efectos la comunicación de recogida de un cliente particular supondrá la obligación de dar el mismo tratamiento que si hubiere sido enviado por Radiotaxi y tendrá además la misma protección que ampara a cualquier licencia que es enviada desde la central.

"Octavo solicito que me indiquen donde está reflejado que pertenecer a una comisión disciplinaria me puede perjudicar o agravar en una posible sanción, como recalcan en el expediente, creo que esa interpretación es una discriminación"».

Y resuelve:

“Se considera falta muy grave en grado máximo y la sanción a cumplir son 30 días sin servicios de emisora, que podrá cumplir o pagar a razón de 20 euros por día de trabajo que solicite servicio de emisora. No obstante, su condición de vocal de la Comisión Disciplinaria a esta Comisión nos crea la duda si al igual que a su compañero debe ser elevado a la Asamblea General Extraordinaria o por el contrario debe de empezar a cumplir al resolver el expediente y para no crear agravio comparativo no cumplirá sanción hasta ser visto en la próxima Asamblea General Extraordinaria al igual que la licencia 73”.

En la Asamblea General Extraordinaria de 28 de septiembre de 2021, punto número 7º, se resuelve el expediente ratificando la sanción por 17 votos a favor y 12 votos en contra (Folio 292 y 308).

Asimismo, se abre expediente sancionador 4/2003, el 8 de marzo de 2023 (folio 310), como falta muy grave contemplada en el artículo 54.9 B-2 del RSRT.

Como hechos se indican:

“Siendo la tarde del día 04 de marzo, se le asigna un servicio, al denunciante D. a las 20:13h para recoger en el Hotel Playa de la Luz, A las 20:37h, llama a la central y manifiesta que usted está



recogiendo en el Hotel y pregunta si esta apuntado para recoger y 110 hay constancia, ordenando que se apunte en el libro de incidencia, ya que usted procedió a apropiarse de un servicio exclusivo de Radio taxi en un lugar potencialmente lucrativo”.

Con fecha. 13 de marzo de 2023 el Comité de sanciones acuerda archivar el procedimiento sancionador.

Respecto a la prestación del servicio en días de descanso, la norma que contempla los descansos es el RSRT (artículo 39), ni en los Estatutos ni en el RRI se dispone sobre ello, salvo en los que respecta al régimen sancionador que si lo aborda el RRI.

En resumen, la Asociación habría adoptado una decisión de carácter anticompetitivo con el fin de tener una reserva en parte del mercado, centros potencialmente lucrativos, con un alto nivel de demanda de servicios, impidiendo que los asociados puedan competir por la captación de clientes en los mismos, estableciendo obligaciones de comunicaciones innecesarias, calificándolo su incumplimiento de de “apropriarse en exclusiva de clientes de radio taxi” y estableciendo un régimen sancionador para garantizar su cumplimiento. Todo ello, con el fin de que los asociados no incentiven a los hoteles, práctica que no es ilícita ni debe ser perseguida por la Asociación. Máxime referidas a solicitudes de servicios con destino al aeropuerto ya que en los mismos habría un mayor grado para competir en el precio ya que son trayectos interurbanos y las tarifas establecidas tienen la consideración de máximas, pudiendo ser objeto de reducción.

Respecto a los días de descanso, en el RSRT establece en su artículo 39 que no se podrá prestar durante el día de descanso obligatorio.

“Artículo 39. Descansos.

Los vehículos adscritos a RADIOTAXI ROTA no podrán prestar servicio durante el día de descanso obligatorio que establece el Reglamento Municipal, incluso aunque se tratara de servicios reservados con antelación”.

Adicionalmente, la regulación de los turnos se establece por acuerdo de la Asamblea. Así, en el punto 5 de la Asamblea General Extraordinaria de 28 de septiembre de 2021, se trata de una modificación de estos en los siguientes términos:

“5º. - Propuesta de modificación de los turnos de descansos para su aprobación.

El vicepresidente explica la nueva propuesta que trae la directiva para modificación de los turnos de descansos, saliendo aprobada la propuesta por 22 votos a favor y 7 votos en contra.

La propuesta presentada por el vicepresidente se redacta de la forma siguiente:

I. Se realizarán 2 cuadrantes de grupos como ya hemos venido haciendo desde el comienzo de la COVID-19, los cuales serán un cuadrante de 3 grupos (1-2-3) donde se descansará en este supuesto cada 2 días y un segundo cuadrante de 4 grupos (a-b-c-d) donde se descansará en este supuesto cada 3 días.



En ambos cuadrantes descansaran 2 días a la semana, salvo cuando estemos con los 3 grupos que cada 3 semanas se descansara 3 días que coincidirá con los lunes, jueves y domingos; al mismo tiempo en el caso de los 4 grupos cada mes se descansara 1 día a la semana que coincidirá con los jueves

2. Seguiremos repartiendo el año en 3 temporadas como se venía haciendo anteriormente. Estos cambios dependerían de la demanda en los servicios y quedaría supervisado por la Junta Directiva. Quedando de la siguiente forma:

- TEMPORADA BAJA. estaría comprendida desde mediados de septiembre hasta principios de abril. Se utilizaría el cuadrante de 3 grupos y los descansos serian de 24 horas siendo el cambio de turno a las 6 de la mañana.
- TEMPORADA MEDIA: estaría comprendida desde principios de abril hasta mediados de septiembre. Se utilizaría el cuadrante de 4 grupos y los descansos serian igual que los de la temporada baja, exceptuando los viernes y los sábados que se levantarían a las 20:00 horas hasta las 6:00 horas del día siguiente. Igualmente, los días libres los coches podrán irse a las paradas de Costa Ballena donde podrán trabajar.
- TEMPORADA ALTA: estaría enmarcado dentro de la temporada media desarrollándose desde mediados de julio a finales de agosto. Se utilizaría en mismo cuadrante de 4 grupos con la excepción que tan solo se libraría de lunes a jueves (ambos inclusive). En esta temporada tan solo se libraría 1 día a la semana. ya que el descanso quedaría levantado las 24 horas los viernes. sábados y domingos y a partir de las 20:00 horas hasta las 6:00 horas de lunes a jueves.

3. En caso de que la demanda de trabajo aumentara por la acumulación de barcos norteamericanos, se activaría el refuerzo voluntario de lunes a viernes desde las 6:00 horas a las 8:00 u 8:30 horas. Independientemente de la temporada en la que nos encontremos, manteniendo los cuadrantes existentes en cada momento. Estos levantamientos se comunicarían a través de circulares por el grupo de WhapsApp de nuestra Asociación.

4. Igualmente los descansos se levantarían en época de feria. Navidad y en caso de que por la llegada de algún barco al recinto militar de cualquier nacionalidad que genere una alta demanda de servicios: lo mismo podría ocurrir durante la época estival en verano. Estos levantamientos serán siempre a criterio de la Junta Directiva y se comunicarían a través de circulares por el grupo de WhapsApp de nuestra Asociación”.

Por otro lado, la entidad emite circulares informativas (folios 327 a 363), donde establecen inicios y levantamientos de los descansos en función de muy variadas circunstancias, desde la llegada de barcos de flota., noche de San Juan, Navidad, etc.

Así, en ejecución de lo acordado en la Asamblea de 28 de septiembre de 2021, la circular informativa 18/2022 de 4 de septiembre de 2022, dispone (folios 115 y 345):



RADIO-TAXI ROTA ASOCIACION LOCAL DE AUTOTURISMOS Avda. Carlos Cano, 2 11520 ROTA (CADIZ)	 956 84 00 85  rotaxirota@gmail.com	345
--	--	------------

CIRCULAR INFORMATIVA 18/2022

04 de septiembre de 2022

Se le comunica a todos los socios que terminada la temporada alta y notándose un descenso significativo de llamadas empezamos la temporada media desde el día 05/09/2022, esto significa que se descansara dos días a la semana como indica el cuadrante excepto los viernes y sábados que se suspende los descansos desde 20:00 horas hasta las 06:00 horas.

Asimismo, los coches que estén de descanso podrán trabajar en Costa Ballena

Sin otro particular, saludos cordiales.

EL SECRETARIO VºBº EL PRESIDENTE

  

En esta circular se señala que a partir de una determinada fecha se descansará dos días por semana.
O la circular informativa 20/2022 de 9 de octubre de 2022 (folios 116 y 347):



RADIO-TAXI ROTA
ASOCIACION LOCAL DE AUTOTURISMOS
Avda. Carlos Cano, 2
11520 ROTA (CADIZ)



956 84 00 85



rotaxirota@gmail.com

347

CIRCULAR INFORMATIVA 020/2022

9 de octubre de 2022

DESCANSOS TEMPORADA BAJA

Se les comunica a todos los asociados que habiéndose notado un descenso en las llamadas los fines de semana, a partir de **mañana día 10 de octubre de 2022 a las 06:00 horas se establece la TEMPORADA BAJA** (según lo acordado en la Asamblea con fecha 28/09/2021), quedando por tanto restablecido el descanso los fines de semana con normalidad, volviendo estos a ser de 24 horas, y los días libres los marcados por el ultimo cuadrante entregado por este medio, de 4 grupos.

Asimismo, se les comunica también que **queda anulada la posibilidad de trabajar el día libre en la Ballena**.

Sin nada más, reciban un cordial saludo.

EL SECRETARIO



VºBº EL PRESIDENTE

Respecto a los calendarios de descanso, para el año 2022, se establece (folio 365):

CALENDARIO ASOCIATIVO DE DESCANSO 2022

enero	febrero	marzo	abril
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
mayo	junio	julio	agosto
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
septiembre	octubre	noviembre	diciembre
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

RELACIÓN DE LICENCIAS Y GRUPOS

	GRUPO A	GRUPO A	1	2	3	5	7	21	25
	GRUPO B	GRUPO B	4	6	8	10	16	24	26
	GRUPO C	GRUPO C	28	32	36	38			
	GRUPO D	GRUPO D	39	41	45	49	51	55	57
			65	67	73	75			
			40	42	44	46	50	56	60
			62	64	66	68	76		



En relación con el año 2023, el calendario que se establece es el siguiente (folio 366):

CALENDARIO REGULACIÓN SERVICIOS RT 2023

enero							febrero							marzo							abril							
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	
						1		1	2	3	4	5			1	2	3	4	5						1	2		
2	3	4	5	6	7	8		6	7	8	9	10	11	12	6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9
9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19		13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26		20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23
23	24	25	26	27	28	29	27	28						27	28	29	30	31				24	25	26	27	28	29	30
30	31																											
mayo							junio							julio							agosto							
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	
1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4						1	2		1	2	3	4	5	6	
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	
29	30	31					26	27	28	29	30			24	25	26	27	28	29	30	28	29	30	31				
														31														
septiembre							octubre							noviembre							diciembre							
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	
						1	1	2	3				1		1	2	3	4	5						1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10	2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30		23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30				25	26	27	28	29	30	31	
							30	31																				

RELACIÓN DE LICENCIAS Y GRUPOS DIAS SIN SERVICIO RT

GRUPO A

GRUPO B

GRUPO C

GRUPO D

GRUPO A	1	2	3	5	7	21	25
GRUPO A	27	31	33	35	37		
GRUPO B	4	6	8	10	16	24	26
GRUPO C	28	32	36	38			
GRUPO C	39	41	45	49	51	55	57
GRUPO C	65	67	73	75			
GRUPO D	40	42	44	46	50	56	60
GRUPO D	62	64	66	68	76		

En este punto, debe resaltarse que el título del calendario se modifica y pasa de “CALENDARIO ASOCIATIVO DE DESCANSO” a “CALENDARIO REGULACIÓN SERVICIOS RT 2023”.

Asimismo, se establece un régimen disciplinario en caso de incumplimiento. El RRI tipifica como Falta leve, artículo 11.19:

“19. Conectarse al sistema tras haber sido desconectado por la central por estar en turno de descanso”.

Adicionalmente, se considera Falta grave, artículo 12.24:

24. Conectarse al sistema tras haber sido desconectado en 2 o más ocasiones, en un mismo día, por la central por estar en turno de descanso”.

Por último, el RRI de la Asociación Local de Autoturismo de Rota considera como falta muy grave, artículo 13.19:

“19. Conectarse al sistema tras haber sido desconectado en 2 o más ocasiones, en varios días en el periodo de 1 mes, por la central por estar en turno de descanso”.

Respecto a la cuantificación de la sanción, su régimen se regula en el artículo 14:



“1. Las sanciones aplicables por la comisión de las faltas contenidas en este Reglamento consistirán en la pérdida de los derechos de asociado y servicios que ésta pueda prestar, cuantificada en días, diferenciándose en grado mínimo, medio y máximo por cada tipo.

2. La Asamblea General de la Asociación valorará anualmente el importe económico que equivalga a un día de suspensión.

3. Los asociados hallados culpables tendrán el derecho a optar por el pago en efectivo del equivalente a los días de suspensión por los que hubieran sido sancionados.

4. En todo caso, los asociados mantendrán el mismo régimen de obligaciones durante el cumplimiento de las sanciones que le hubieran sido impuestas”.

Las sanciones aplicables a cada tipo de faltas están contempladas en el artículo 15, y para las faltas muy graves sería:

“c) Faltas muy graves: 15 días en grado mínimo, 20 días en grado medio y 30 días en grado máximo”.

Por otro lado, en el Reglamento del Servicio de Radio Taxi ROTA, respecto a la prestación del servicio en días de descanso, como ya hemos indicado establece en su artículo 39 que no se podrá prestar durante el día de descanso obligatorio, incluso aunque se traten de servicios reservados con antelación.

A su vez, el mencionado reglamento dispone de un régimen sancionador en el que se clasifican las faltas en tres niveles, artículo 51:

“Artículo 51. Clasificación de faltas.

Las faltas que pudieran ser cometidas por los adscritos al sistema de Radio TAXI y gestión de flota por GPS se clasifican en leves, graves y muy graves.

Se consideran responsables a los efectos de la imposición de sanciones, no sólo los titulares de la licencia firmante del contrato individual, sino también, los chóferes contratados por estos, respondiendo a título individual quien cometa la infracción.

La complicidad o cooperación necesaria en la comisión de una falta será sancionada en idéntico grado a ésta”.

Como falta leve se considera la siguiente, artículo 52.20:

“20. Conectarse al sistema tras haber sido desconectado por la central por estar en turno de descanso”.

Como falta grave se considera la siguiente, artículo 53.19:

“19. Conectarse al sistema tras haber sido desconectado en 2 o más ocasiones, en un mismo día, por la central por estar en turno de descanso”.

Como falta muy grave se considera la siguiente, artículo 53.20:



“20. Conectarse al sistema tras haber sido desconectado en varias ocasiones, en 2 o más días en el periodo de 1 mes, por la central por estar en turno de descanso”.

Por último, la Asociación manifiesta que “no existe ningún expediente relacionado con turnos de descanso (sin conexión a la aplicación), debido a que ALAR no contempla sanción alguna por este motivo en ninguno de sus Reglamentos (Interno y Servicio de Radio –Taxi Rota)”. (Folio 207).

En este punto, la Asociación considera que el hecho de la pertenecía voluntaria a la asociación conlleva la obligación de asumir lo dispuesto por ella (folio 393):

“Partiendo de la base de lo ya manifestado sobre la absoluta voluntariedad de la pertenencia a la asociación, y de, obviamente una vez afiliado, es de obligación asumir los estatutos, reglamentos y resoluciones de la soberana asamblea, con respecto a la situación alegada, manifestamos lo siguiente”.

Y manifiesta sobre la interrupción del servicio (folios 394 y 395):

“Evidentemente que el cliente tiene derecho a elegir, pero es obligación del asociado no dejar vacío al taxi que ha sido designado y ya haya salido hacia su punto de recogida.

La asociación tan solo intenta de adaptar la oferta a la demanda no permitiendo la conexión a la aplicación del sistema de la central en los días de color de sus respectivos grupos, tal y como se recogió en la Asamblea del 28/09/2021, soberana para fijar las normas de autorregulación de los socios, cuya pertenencia a la misma repetimos que es voluntaria.

La asociación jamás ha obligado a descansar los días sin conexión a la aplicación, pudiendo trabajar los taxis libremente en las paradas oficiales, recoger a mano alzada en cualquier punto y realizar servicios de clientes particulares, con la única condición que si el cliente se encuentra en un centro potencialmente lucrativo debe de ponerlo en conocimiento del operador de turno, tal y como viene recogido en nuestro Reglamento, para no crear conflictos con otros taxis que pudieran tener recogida de servicios asignados en el mismo punto a idéntica hora. Algo obvio, justo y legítimo.

Tan es así, que el denunciante es uno de los asociados que no descansa y trabaja tanto con servicios particulares como en las paradas situadas en el interior de la Base Naval de Rota, los días sin conexión a la aplicación, algo que, de ser negado, puede ser corroborado solicitando al mismo que aporte extracto de los movimientos del TPV durante los días sin conexión.

Igualmente, la asociación en ningún momento le ha impedido nada de lo que describe en su denuncia, y no podemos, debemos ni establecemos ningún día adicional por encima del fijado por el Ayuntamiento de Rota, dado que este último no tiene fijado nada en referencia a los descansos, tan solo regulamos los días de conexión a la aplicación de la central de Radiotaxi”.

Vuelve la Asociación a justificar la decisión en el derecho de autorregulación, la voluntariedad de la pertenecía a la Asociación y la legitimidad de “adaptar la oferta a la demanda no permitiendo la conexión a la aplicación del sistema de la central en los días de color de sus respectivos grupos, tal y



como se recogió en la Asamblea del 28/09/2021, soberana para fijar las normas de autorregulación de los socios, cuya pertenencia a la misma repetimos que es voluntaria”.

En primer término, el derecho de autorregulación de una asociación no puede transgredir en ningún caso normas de obligado cumplimiento, ni realizar conductas consideradas prohibidas por la normativa aplicable, como serían las decisiones o recomendaciones contrarias a la competencia establecida en el artículo 1 de la LDC. Dicha limitación, en modo alguno puede ser traspasada por el carácter voluntario de la pertenencia a la Asociación.

Por otro lado, la Asociación se estaría arrogando una facultad que no le corresponde respecto a la adaptación de “la oferta a la demanda”. Dicha materia, reglas de coordinación, en su caso, junto con el establecimiento de los días de descanso obligatorios, es una competencia de la Administración Pública. No consta que se haya regulado nada al respecto por lo que hay que considerar que los titulares de licencia tienen todo el derecho al desarrollo de su actividad conforme a su consideración y autonomía.

La Asociación manifiesta que la limitación sólo se refiere a la desconexión de la radio. En todo caso, aun considerando hipotéticamente que fuese así, se estaría cercenando el derecho de acceso a una fuente principal de actividad a los asociados, a través de la radio, de manera contraria a la competencia.

Adicionalmente de la propia regulación descrita, ya de por sí anticompetitiva, se estaría trasladando a los Asociados la idea de que los asociados no son plenamente operadores económicos independientes, con autonomía real respecto a la Asociación, dado que sus iniciativas para captar clientes, en un determinado ámbito, indefectiblemente chocarían con los intereses de la propia asociación, y, en tal caso, deberían plegarse ante dichos intereses, o, que su actividad puede estar sometida a interrupciones impuestas por la Asociación, mediante el establecimiento de días de descanso o de interrupción del servicio de radio taxi.

En definitiva, con las mencionadas normas se estaría dificultando a los asociados su desarrollo como operador económico, en relación con los servicios relacionados con diversos núcleos de concentración de demanda del servicio, (hoteles, hospitales, estaciones de transporte) y con el establecimiento de desconexiones del servicio de radio taxi. Dicho proceder se conceptúa como “apropiación en exclusiva de clientes de RADIOTAXI” o “incumplimiento turnos de descanso”, y con ello se estaría lesionando la autonomía e independencia de decisión económica de los asociados como operadores, lo que supondría una intromisión ilegítima de la Asociación en dicho ámbito.

Ha quedado acreditado que la asociación ha dispuesto de una regulación, en relación con determinados servicios provenientes de establecimientos hoteleros, a través de sus normas de funcionamiento, RSRT, y acuerdos de la Asamblea General, que sería restrictiva en relación con el libre desarrollo de la actividad del taxi en la modalidad de servicios concertados, afectando, por ello, a la libre competencia, y que se ha establecido un sistema de descanso o desconexión del servicio de radio taxi sin cobertura legal.



Para garantizar que los asociados cumplieran con dichas obligaciones, como se ha indicado, se introduce un procedimiento sancionador, que podría llevar a la expulsión de la Asociación en caso de infringirse. Dicho procedimiento se ha llegado a aplicar, al menos, en relación con la captación de clientes.

La conducta descrita tendría una aptitud suficiente para incidir en el mercado, eliminando entre ellos el escaso margen de competencia, que en una actividad ya de por sí regulada, les permitiría la normativa, condicionado la libre competencia entre ellos en la captación de clientes y desarrollo de su jornada de trabajo.

En cuanto a la duración de la conducta, se estaría produciendo, respecto a los hechos descritos anteriormente, en toda su intensidad, desde, al menos, el 12 de septiembre de 2018, fecha de la circular de los Centros Potencialmente Lucrativos, hasta, al menos, hasta la fecha de incoación.

5. VALORACIÓN JURÍDICA

El artículo 1 de la LDC, prohíbe los acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional, y en particular los que consistan en la limitación o control de la producción o el reparto del mercado.

Con carácter preliminar se abordará la aplicabilidad de las normas de defensa de la competencia a la Asociación, en tanto asociación de profesionales autónomos.

El artículo 1 de la LDC parte de la premisa de que el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado se articula a través de la garantía de la independencia del comportamiento de las empresas que operan en el mismo, que determinarán su oferta de bienes o servicios de forma autónoma.

De forma general, los acuerdos entre empresas que limitan, restringen o falsean la competencia están prohibidos, sin perjuicio de la eventual aplicación del artículo 1.3 de la LDC, en relación con aquellos casos en que pueden observarse “eficiencias” que compensen la posible afectación de la competencia y las asociaciones, en la medida en que agrupan a empresas que compiten entre sí en un determinado mercado y son representantes de sus intereses colectivos, deben respetar en todo momento con su comportamiento las normas relativas a la competencia.

En efecto, las asociaciones pueden ser sujetos infractores de la LDC y, por tanto, pueden ser sancionadas de forma independiente y autónoma a las empresas que las conforman. Así lo prevé expresamente el artículo 61.3 de la LDC, relativo a las sanciones, que comienza con la siguiente expresión: “Cuando se imponga una multa a una asociación (...)”.

Por otro lado, la práctica sancionadora, tanto de la CNMC como del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, TDC) y del resto de las autoridades autonómicas de competencia, también ha confirmado tal extremo. En este sentido, son numerosos los ejemplos en los que se ha aplicado el artículo 1 de la LDC a acuerdos adoptados en el seno de asociaciones (aunque no sólo se refieran a



asociaciones en el sentido estricto del término, sino que se extiendan a los colegios profesionales, federaciones y agrupaciones de empresas). Estos acuerdos de diverso contenido (subidas de precios, homogeneización de condiciones comerciales, registro de morosos, limitación de la distribución, boicot a un tercero, etc.) han estado presentes a su vez en los más variados sectores económicos.

Asimismo cabe señalar, que los distintos Tribunales, al ejercer el control jurisdiccional sobre las resoluciones de las autoridades de competencia, también han ratificado la aplicabilidad en general de la LDC y, en particular, de su artículo 1 a estas entidades (entre muchas otras, véanse la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de noviembre de 2005, en el recurso de casación núm. 374/2003, en relación con una cláusula estatutaria anticompetitiva; la Sentencia de la Audiencia Nacional de 12 de diciembre de 2007, en el recurso contencioso-administrativo núm. 319/2001, sobre diversas actuaciones y cartas imputables a una asociación, confirmada por Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de noviembre de 2010, en el recurso de casación núm. 2245/2008; la Sentencia de la Audiencia Nacional de 20 de marzo de 2002, en el recurso núm. 1250/1998, referente a un acuerdo de reparto de mercado adoptado en el seno de una asociación; las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 11 de abril de 2011, de 28 de septiembre de 2012, de 13 de octubre de 2019, de 24 de noviembre de 2020, de 3 de diciembre de 2020 y de 10 de diciembre de 2020, referentes a acuerdos adoptados en el seno de otras asociaciones de taxistas, etc.).

En consecuencia, una vez aclarada la plena aplicación de las normas de defensa de la competencia a las asociaciones, la incoada no quedaría al margen de la citada LDC, de forma que los acuerdos adoptados por sus órganos de gobierno y actuaciones que le fueran imputables, en tanto tuvieran por objeto o efecto una restricción de la competencia, constituirían infracciones de la LDC.

En el apartado anterior del PCH ha quedado suficientemente acreditado cómo la Asociación habría limitado a sus socios el derecho que tendrían para la realización de los servicios concertados o el de realizar su actividad sin desconexiones del servicio de radio taxi, y estaría injiriéndose ilegítimamente en el derecho que tienen los asociados de forma individual para realizar cualquier actuación de captación de clientes o desarrollo de su actividad plenamente. En opinión de este Consejo, esta conducta supone una infracción del art. 1 LDC, dado que no tendría una justificación objetiva, y con dicha medida la Asociación pretendería apoderarse de estos servicios y clientes, o, al menos, dificultar la contratación fuera del ámbito de la Asociación, de manera que se refuerce la posición que ya ostenta la Asociación en el mercado, o de ajustar la oferta a la demanda del servicio a través de las desconexiones.

Cabe recordar que el artículo 1 de la LDC establece 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:

(...)



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.

(...)”.

Estaríamos ante una decisión colectiva, que tradicionalmente se ha definido en el ámbito de la Defensa de la Competencia como la expresión de voluntad de un ente de tipo asociativo, que en virtud de cualquiera de los mecanismos a su alcance (por ejemplo, la publicación de acuerdos, circulares o directrices) tiende a uniformizar el comportamiento de sus miembros, obligándoles a actuar de forma común.

Respecto a la imputabilidad de las conductas analizadas a la Asociación, este Consejo, al igual que el DI, considera que ha quedado suficientemente probada, por todos los hechos acreditados en el apartado 5 del PCH, que serán valorados jurídicamente a continuación, y que se resumen en la decisión adoptada por la Asociación de limitar o controlar la actividad de los asociados relacionados con los servicios de taxi por parte de la Asociación.

Como se expondrá a continuación, este Consejo considera acreditado que la Asociación habría actuado intentando limitar la iniciativa de sus asociados, profesionales autónomos y coartando su libertad de actuación.

Interesa volver a recordar que nos encontramos ante un sector, como el del taxi, en el que, por sus especiales características, las condiciones de competencia son prácticamente nulas, y cualquier imposición de condiciones adicionales a las establecidas por la propia normativa reguladora del taxi podría afectar negativamente al funcionamiento competitivo del mercado y mermaría las facultades de elección y de disponibilidad de una mayor variedad de los servicios por parte de las personas consumidoras y usuarias.

Dicho lo anterior, ha resultado probado que la Asociación habría expresado su voluntad como ente, tendente a uniformar el comportamiento de sus miembros en relación a los servicios provenientes de centros demandantes de servicios, recurriendo a medidas a su alcance, con el único objeto de controlar la oferta.

Esta restricción de la oferta se habría implementado a través de las normas que rigen la Asociación, reglamentos internos y acuerdos de la Asamblea general.

Este Consejo considera acreditado tanto el objeto anticompetitivo de la conducta de la asociación como los efectos limitativos de la competencia que se han producido a raíz de aquella.

El artículo 1.1 de la LDC prohíbe específicamente las decisiones o recomendaciones colectivas de asociaciones de empresas que consistan en:

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”.



De acuerdo con lo dispuesto en dicho artículo, se ha de analizar si la Asociación puede imponer limitaciones al desarrollo autónomo de la prestación de los servicios por parte de los asociados, y si dicho régimen tiene un carácter anticompetitivo.

Como ya se ha indicado, estamos ante un mercado singular, con fuertes barreras a la entrada, precios fijos (al menos en trayectos urbanos) y con un producto/servicio bastante homogéneo en la medida en que muchos clientes verán cubiertas sus necesidades con cualquier taxi que le permita realizar el desplazamiento deseado. Por ello, el campo en el que los operadores que intervienen en dicho mercado tienen para poderse diferenciar y competir es limitado.

De los segmentos del mercado del taxi: en paradas, a pie de calle, por solicitud telefónica y servicios concertados; la modalidad de prestación del servicio, servicios concertados, es donde existe un margen mayor para competir y captar clientes, dado que el titular de licencia puede establecer relaciones estables y, por ello, ofrecer un servicio diferenciado. Por otro lado, la solicitud telefónica, es una fuente relevante de demanda de los servicios.

En ese contexto, la Asociación, que, agrupa a prácticamente la totalidad de las licencias de taxi de Rota, copando con ello gran parte de la actividad del sector, habría establecido unas normas de obligado cumplimiento a los asociados de limitación de su desarrollo profesional referente a la captación de clientes y desconexión o descanso.

Dicha imposición supone, en definitiva, exteriorizar la voluntad de la Asociación de impedir o limitar en un sector relevante en el que puede realizarse una actuación competitiva entre sus asociados.

Así, tanto el sistema de Centros Potencialmente lucrativos, el artículo 54.9 del RSRT, como el acuerdo de la Asamblea General de 28 de septiembre de 2021, sobre turnos de descanso y su régimen disciplinario del RRI y del RSRT, de obligado cumplimiento para los asociados, con graves consecuencias por su incumplimiento al calificarlas de faltas muy graves, tienen una clara finalidad de impedir o dificultar la libre empresa por parte de los asociados, desincentivando las iniciativas de captura de cliente y la competencia entre dichos operadores.

El motivo esencial de la antijuricidad de este tipo de conductas no es otro que la limitación de la independencia de comportamiento, la libertad de emprender y la autonomía contractual de los operadores económicos, principio básico de una competencia dinámica en beneficio de los consumidores finales. A este particular, debe señalarse que según la doctrina de las autoridades de defensa de la competencia todo operador económico, y los titulares de las licencias de taxi lo son, debe determinar autónomamente la política que pretende seguir en el mercado y las condiciones a aplicar a sus clientes. Esta exigencia de autonomía se opone de modo riguroso a toda toma de contacto directo o indirecto entre dichos operadores que tenga por objeto o por efecto abocar a condiciones de competencia que no corresponderían a las condiciones normales del mercado de que se trate. Así lo señala el TDC en su Resolución, de 19 de enero de 2000, Expertos Inmobiliarios 3, Expediente 435/99 (Fundamento de derecho 2º):



“(…) 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. Transmitiendo señales corporativas se intenta, y de hecho se consigue siempre, en mayor o menor medida, coartar de alguna forma la libertad personal de comportamiento económico de los agentes individuales restringiendo en definitiva los derechos exclusivos de libre disposición sobre lo propio en qué consiste la propiedad. (...) Las actuaciones concertadas y las pautas colectivas sobre el comportamiento de los agentes merman los principios básicos de la solvencia e independencia de comportamiento necesarios para el eficaz despliegue de la competencia”.

Este Consejo estima que las cláusulas de los reglamentos internos de la contratación de servicios con terceros por parte de los asociados provenientes de determinados núcleos de demandantes de servicios tienen una clara finalidad de impedir, o, al menos, limitar, dificultar y desincentivar dichos servicios, al estar “controlados por la asociación”. Dicha finalidad se extendería al establecimiento de días de descanso o desconexiones del servicio de radio taxi para adaptar la oferta a la demanda.

En este punto traemos a colación la Sentencia de 24 de noviembre de 2020, Recurso nº 356/2019, del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sala de lo Contencioso-Administrativo, sección primera, con sede en Sevilla, donde se aborda la conducta descrita en este Pliego.

En la mencionada Sentencia, en su Fundamento de Derecho Tercero, como hecho apreciable de la restricción por parte de una Asociación la limitación en el Reglamento de Régimen Interno del derecho a la captación de clientes por parte de los asociados, de servicios provenientes de determinados usuarios que utilizan habitualmente los servicios de Radio Taxi.

“TERCERO. - (...) El propio Reglamento de Régimen interno en el art. 51 considera competencia desleal apropiarse de los servicios procedentes de establecimientos mercantiles y organismos públicos o privados que utilicen habitualmente los servicios de Radio Taxi Mijas. (...)”

Estos hechos permiten apreciar la restricción a la captación de clientes por los asociados”.

La sentencia también aborda en su Fundamento de Derecho Cuarto el hecho de que no por no haberse sancionado una conducta no exista la prohibición de dicha conducta.

«CUARTO: Se manifiesta sobre la prohibición de doble afiliación, que nunca se ha incoado expediente sancionador por la doble afiliación.

El hecho de que no se haber sancionado no implica que la prohibición no exista, estando recogida en el art. 55 del Reglamento de Régimen Interno que la “doble afiliación en asociaciones o federaciones iguales o similares, dedicadas al sector del taxi y transporte urbano o interurbano de viajeros, por propia iniciativa, será causa de expulsión inmediata, así como la competencia desleal hacia la



Asociación y los miembros de la misma llevando a cabo la contratación de servicios de forma diferente a la regulada en el presente Reglamento (internet, etc...)”.

El artículo 69 considera falta grave la realización de trabajos de apoyo a los titulares de licencias de autotaxi que no formen parte de la asociación.

Del Reglamento señalado se desprende, por tanto, de forma indubitada la realidad de la limitación de doble afiliación, llegando a prohibir el apoyo o colaboración con taxistas no asociados».

Por otro lado, las conductas descritas serían aptas para causar una afectación de la libre competencia, en la medida en que, con la regulación Estatutaria y de Régimen interior, se someten a los asociados a unas limitaciones en su libre desarrollo profesional, en relación con la captación de determinados clientes o de desconexión de una fuente de servicios, desincentivando la competencia entre ellos.

La conducta anticompetitiva indicada es de las denominadas infracciones por objeto, es una infracción por objeto, única y continuada. La Comisión Europea, en la Comunicación 2023/C 259/01, Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal (Comunicación), define en el apartado 22 y siguientes las restricciones de la competencia por el objeto en los siguientes términos:

“22. Algunos tipos de cooperación entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia (24). En tales casos, cuando se haya demostrado que dicho comportamiento tiene un objeto contrario a la competencia, no es necesario examinar sus efectos reales o potenciales en el mercado (25).

23. El concepto de restricciones de la competencia «por el objeto» debe interpretarse en sentido estricto y solo puede aplicarse a determinados acuerdos entre empresas que revelen, por sí mismos y teniendo en cuenta el contenido de sus disposiciones, sus objetivos y el contexto económico y jurídico en el que se inscriben, un grado de perjuicio para la competencia suficiente para considerar que no es necesario apreciar sus efectos (26).

24. Según la jurisprudencia, las restricciones pueden calificarse de restricciones «por el objeto» sobre la base de una experiencia suficientemente fiable y sólida para considerar que el acuerdo de que se trata es, por su propia naturaleza, perjudicial para el buen funcionamiento de la competencia (27), o sobre la base de las características específicas del acuerdo, de las que se puede deducir su especial carácter perjudicial para la competencia, en su caso a raíz de un análisis detallado del acuerdo, de sus objetivos y de su contexto económico y jurídico (28).

25. Para establecer una restricción «por su objeto», no es necesario que exista un vínculo directo entre el acuerdo y los precios al consumo (29). El artículo 101 tiene por objeto proteger no solo los intereses directos de los competidores o consumidores, sino la estructura del mercado y, de este modo, la competencia en cuanto tal (30)”.



Asimismo, la Comunicación en su apartado 534, entre los distintos tipos de acuerdo, sostiene que no se puede justificar determinados acuerdos “(...) cuando el acuerdo se utilice para encubrir una restricción de la competencia por objeto, como la fijación de precios, el reparto del mercado o la asignación de clientes, o la limitación de la producción o la innovación”.

Estas consideraciones conllevan a que en el caso de las conductas calificadas como infracciones por objeto no sea necesario probar sus efectos. Así, ya lo indicaba la jurisprudencia al respecto, expresada en la Sentencia 322/2017, de 24 febrero, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo:

“Sin perjuicio de lo anterior, la Sala no comparte las alegaciones de la parte recurrente sobre la infracción de las normas del ordenamiento jurídico y de la jurisprudencia aplicables, por no haber definido la resolución de la CNC el mercado relevante y delimitado hasta qué punto el acuerdo afectaba a la competencia en dicho mercado, pues como afirma la resolución sancionadora (FD 8º), estamos ante un acuerdo de cártel entre empresas competidoras, que es constitutivo de infracción por su objeto, sin que sea imprescindible la acreditación de sus efectos.

En este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 20 de enero de 2016 (asunto C-373/149), recuerda que, de acuerdo con jurisprudencia reiterada:

(24) En ese sentido hay que recordar que, para incurrir en la prohibición establecida en el artículo 101 TFUE, apartado 1, un acuerdo debe tener «por objeto o efecto» impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia a partir de la sentencia LTM (56/65, EU:C:1966:38), el carácter alternativo de esa condición, como indica la conjunción «o», hace necesario considerar en primer lugar el objeto mismo del acuerdo (sentencia ING Pensii, C-172/14, EU:C:2015:484, apartado 30).

(25) Así pues, no es necesario examinar los efectos de un acuerdo en la competencia cuando esté acreditado su objeto contrario a ella (véanse en ese sentido las sentencias T-Mobile Netherlands y otros, C-8/08, EU:C:2009:343, apartados 28 y 30, y GlaxoSmithKline Services y otros/Comisión y otros C-501/06 P, C- 513/06 P, C-515/06 P y C-519/06 P, EU:C:2009:610, apartado 55).

(26) En cuanto a la calificación de una práctica como restricción por el objeto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que algunos tipos de coordinación entre empresas revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente para que pueda considerarse innecesario el examen de sus efectos (sentencia ING Pensii, C-172/14, EU:C:2015:484, apartado 31). Esa jurisprudencia atiende a la circunstancia de que determinadas formas de coordinación entre empresas pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego normal de la competencia (sentencia CB/Comisión, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, apartado 50)”.

En el presente caso, las cláusulas de los reglamentos y acuerdos de la Asamblea adoptados por la Asociación, que han sido acreditados en la instrucción de este expediente constituyen una infracción por objeto. Ello se justifica porque dichos acuerdos limitan o restringen la libre decisión de los



integrantes de la Asociación respecto a los servicios provenientes de determinados centros de demanda de servicios o de su imposibilidad de acceder en determinados días al servicio de radio taxi.

Tales cláusulas son en sí mismas perjudiciales para el correcto funcionamiento del servicio de taxi, al margen de los efectos que haya producido, puesto que son potencialmente dañinos y vicia el marco de concurrencia en el que los operadores económicos deben competir para captar clientes de manera independiente.

En este sentido, la cuestión relativa a acuerdos susceptibles de afectar a la competencia, aun cuando dichos acuerdos no se hubieran llevado a la práctica, se aborda en el expediente que concluyó con la Resolución de 29 de marzo de 2000 del TDC en el expediente 452/99, “Taxis Barcelona”. Esta Resolución fue emitida en relación con un acuerdo que contingentaba el número de licencias que podían trabajar a doble turno en un 5% del total de las existentes. La calificación por el TDC de este acuerdo, adoptado por sindicatos, asociaciones del sector del taxi de Barcelona y por el Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona, resulta especialmente relevante en tanto se considera lo siguiente:

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

La Resolución cuyo fragmento se ha transcrito fue confirmada por la Audiencia Nacional en su Sentencia de 12 de febrero de 2003 número de recurso 655/2000, en la que el órgano jurisdiccional manifiesta que “(...) Aun cuando el Acuerdo no se llevara a la práctica, en la medida en que con él se limita la oferta de un servicio, es obvio que restringe la competencia, pues expresamente se señala que cuando el número de licencias existentes a doble turno fuera superior al 5%, se adoptarán las medidas necesarias para la contingentación. (...)”.

En definitiva, la Asociación habría restringido la posibilidad (real y potencial) de que sus asociados, compitan entre sí, al menos, en la posibilidad de captar libremente clientes para lo que están habilitados legalmente en tanto que profesionales independientes, así como de obligarles a desconectar del servicio de radio taxi en determinados días.

Como ya se ha mencionado, estamos ante un mercado singular, con fuertes barreras a la entrada, precios que funcionan como fijos (al menos en trayectos urbanos) y con un producto/servicio bastante homogéneo en la medida en que muchos clientes verán cubiertas sus necesidades con cualquier taxi que le permita realizar el desplazamiento deseado.



Respecto a la responsabilidad de la Asociación por las conductas acreditadas, el artículo 61.1 de LDC dispone que:

“1. Serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en esta Ley o, en el caso de empresas, sus sucesores legales o económicos. (...)”

3. Cuando se imponga una multa a una asociación, unión o agrupación de empresas y esta no sea solvente, la asociación estará obligada a recabar las contribuciones de sus miembros hasta cubrir el importe de la multa (...)”.

Como ya se ha indicado, la prohibición de decisiones o recomendaciones colectivas que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de impedir, restringir, o falsear la competencia, en particular, la limitación o el control de la producción, o el reparto del mercado, establecida en el artículo 1.1 de la LDC, ha sido vulnerada por la comisión de los hechos acreditados, imputable a la Asociación.

Por su parte, el artículo 63.1 de la misma norma condiciona el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de multas por parte de la Autoridad de Competencia a la concurrencia en el sujeto infractor de dolo o negligencia en la realización de la conducta imputada, una vez que ha quedado acreditadas y calificadas las conductas contrarias a la LDC.

En el caso que nos ocupa, este Consejo considera que ha quedado probado que la Asociación, conocía y era conscientes de la ilicitud de la conducta desarrollada, por el propio objeto de la decisión, manifiestamente anticompetitivo, por invadir de manera ilícita la autonomía de decisión de los asociados, operadores económicos independientes y desarrollar una materia de coordinación o establecimiento de descanso vedada a la Administración pública, en este caso, municipal. En consecuencia, la Asociación incoada es responsable de la decisión adoptada, en relación con el régimen aplicable a los servicios provenientes de determinados núcleos de demanda y a la desconexión del servicio de radio taxi, llegando a establecer un mecanismo penalizador en caso de incumplimiento del mismo.

Respecto al ámbito temporal de la citada infracción, este Departamento de Investigación constata que se trata de una infracción única y continuada, que se inicia, al menos, desde el 12 de septiembre de 2018, fecha de la circular de los Centros Potencialmente Lucrativos, y perdura la conducta, hasta, al menos, la incoación del presente expediente.



III. SOBRE LA DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

1. Tipificación de las conductas

A la vista de todo lo actuado y de conformidad con el artículo 33.1 RDC, se considera que la asociación habría desarrollado una conducta contraria a la competencia consistente en el establecimiento de limitaciones o controles de la actividad de los asociados relacionados con determinados servicios provenientes de núcleos de demanda y el establecimiento de días descansos o desconexiones de radio taxi, constituyendo una infracción del artículo 1.1 de la LDC.

Se considera responsable de la infracción a la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA.

Conforme al artículo 50.3 de la LDC, notifíquese este Pliego de Concreción de Hechos a los interesados para que, en el plazo de un mes, puedan contestarlo y, en su caso, proponer las pruebas que consideren pertinentes.»

El PCH fue notificado a los interesados, ASOCIACION LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA, al denunciante y a la CNMC, el 5 de noviembre de 2024. (Folios 449 a 459).

Finalizado el plazo de alegaciones, no consta que alguno de los interesados haya formulado contestación al PCH ni propuesto pruebas.

Con fecha 16 de enero de 2025 se adoptó por este Departamento de Investigación Acuerdo de cierre de la fase de instrucción. La notificación de dicho Acuerdo se ha cursado a todos los interesados en el expediente, como establece el artículo 33.1 del RDC.

La conducta descrita en el PCH es constitutiva de una infracción única en la que existe un objetivo único perseguido, con un único producto y ámbito geográfico afectado. Una conducta de carácter colusorio, consistente en el establecimiento de limitaciones o controles de la actividad de los asociados relacionados con determinados servicios provenientes de núcleos de demanda y el establecimiento de días de descanso o desconexiones de radio taxi, que infringe el artículo 1.1 de la LDC.

Tal infracción se encuentra tipificada como muy grave en el artículo 62.4.a) de la LDC:

“a) El desarrollo de conductas tipificadas en el artículo 1 de esta ley y en el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea”.

2. Sanciones aplicables

Teniendo en cuenta que dicha conducta constituiría una infracción muy grave de las previstas en el artículo 62.4.a) de la LDC, cabría imponer las sanciones establecidas en el artículo 63.1.c) de la citada Ley:



“1. Los órganos competentes podrán imponer a los agentes económicos, empresas, asociaciones, uniones o agrupaciones de aquellas que, deliberadamente o por negligencia, infrinjan lo dispuesto en la presente Ley las siguientes sanciones, para cada una de las infracciones declaradas:

[...]

c) Las infracciones muy graves con multa de hasta el 10 por 100 del volumen de negocios total mundial de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa.

El volumen de negocios total de las asociaciones, uniones o agrupaciones de empresas se determinará tomando en consideración el volumen de negocios total mundial de sus miembros, salvo cuando en el mismo expediente se sancione tanto a empresas asociadas como a la asociación a la que pertenecen. En este caso, para la determinación del volumen de negocios total de las asociaciones, uniones o agrupaciones de empresas no se computará el volumen de negocios total mundial de las empresas asociadas que hayan sido sancionadas en el mismo expediente”.

Asimismo, ha quedado acreditado que el incoado era consciente, y responsable, al menos a título de negligencia, de la realización de un acuerdo de control de mercado.

En particular, como se señala en el PCH, fundamenta sus decisiones en la “soberanía” de la Asociación para “fijar las normas de autorregulación de los socios, cuya pertenencia a la misma (la asociación), repetimos que es voluntaria”.

3. Criterios para la determinación del importe de la sanción

De acuerdo con lo establecido en el 64 de la LDC, se procede a valorar los siguientes criterios para la determinación del importe de la sanción en el presente caso:

3.1. Dimensión y características del mercado afectado

3.1.1. Dimensión y características del mercado afectado

El mercado afectado por la conducta anticompetitiva es el de prestación de servicio de taxi a través de servicios concertados directamente con los asociados en la localidad de Rota- Cádiz, que ha sido descrito en el apartado 4 “Caracterización del mercado” y en el apartado 5 “Hechos acreditados” del PCH.

3.1.2. Cuota de mercado de los sujetos infractores

Las cuotas de mercado de dicha actividad suponen casi la totalidad de la actividad dado que la asociación agrupa a prácticamente la totalidad de las licencias de taxi en la localidad de Rota.



3.1.3. Alcance de la infracción

La comisión de la infracción, y los efectos de la infracción, se habría desarrollado exclusivamente en la citada localidad de Rota.

3.1.4 Duración de la infracción

Como se ha indicado en el PCH en su apartado 6 “Valoración jurídica”, la conducta abarcaría al menos, desde la emisión el 12 de septiembre de 2018, de la Circular de los Centros Potencialmente Lucrativos, y perdura, hasta, al menos, la incoación del presente expediente.

3.1.5. Efectos de la infracción sobre el mercado

En cuanto a la oferta de servicios, la afectación supondría una limitación o control del desarrollo profesional de los operadores económicos al impedirles o dificultarles la autoorganización de su actividad. En este sentido dicho control ha supuesto la incoación de expedientes sancionadores a asociados por el incumplimiento de las normas impuestas por la Asociación, como consta en el presente expediente, con el fin de garantizar su efectiva aplicación.

Por lo que respecta a los destinatarios finales de los servicios que quisieran contratar directamente con un asociado, la afectación supondría la potencial ausencia de ofertas competitivas de los taxistas integrantes de la Asociación respecto a los trabajos procedentes de terminados centros en los que se concentra la demanda de servicios al estar sometidos a una exclusión y control por parte de la asociación, por lo que se les habría hurtado a los usuarios la posibilidad de recibir ofertas individuales más competitivas de los operadores integrantes de la Asociación o disponer de mayor número de operadores disponibles.

3.1.6. Circunstancias agravantes y atenuantes

En cuanto a las circunstancias agravantes y atenuantes del artículo 64 de la LDC, no concurren en el presente expediente circunstancias de carácter atenuante.

Por otro lado, sí consta la existencia de medidas para imponer o garantizar el cumplimiento de las conductas ilícitas y su aplicación efectiva mediante la sustanciación procedimientos sancionadores a asociados respecto a las conductas.

De acuerdo con todo lo anterior, teniendo presente el tipo de infracción, las características del mercado, la duración de la conducta, los efectos de la misma, el tipo de servicio afectado, las circunstancias agravantes, y de acuerdo con el tipo sancionador calculado por el DI del 3,80%, que este Consejo considera adecuado y teniendo en cuenta el volumen de la cifra de negocios de la asociación en 2025, la sanción asciende a 4.646,11 euros.



En mérito a lo que antecede, vista la Propuesta realizada por el director del DI en relación con el presente asunto y de acuerdo con lo previsto en los preceptos legales y reglamentarios citados y los demás de general aplicación, este Consejo de la Competencia de Andalucía,

RESUELVE

PRIMERO.- Declarar acreditada la conducta anticompetitiva consistente en el establecimiento de limitaciones o controles de la actividad de los asociados relacionados con los servicios provenientes de centros con especial demanda y con el establecimiento de días de descanso/desconexión de radio taxi, por parte de la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA.

SEGUNDO.- Declarar la existencia de la conducta prohibida por el artículo 1.1. de la LDC consistente en la limitación o control de la actividad.

TERCERO.- Declarar que la conducta prohibida se tipifique, en su caso, a los efectos de determinación de las sanciones a imponer, como infracción muy grave, del artículo 62.4.a) de la LDC.

CUARTO.- Declarar responsable de dicha práctica restrictiva a la ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTURISMO DE ROTA por vulneración de la prohibición establecida en el artículo 1.1. de la LDC. Que la duración de la conducta abarcaría desde la aprobación de las normas reguladoras internas, el 12 de septiembre de 2018, hasta, al menos, la fecha de incoación, 6 de agosto de 2024, de acuerdo con lo fundamentado en el PCH.

QUINTO.- Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 63.1.c) de la LDC, y teniendo en cuenta los criterios para la determinación del importe de las sanciones previstos en el artículo 64 de la LDC (tipo de infracción, características del mercado, cuota del mercado, duración prolongada y efectos derivados de la conducta, tramitación de expedientes sancionadores para garantizar su aplicación, tipo de servicio afectado, etc.), la ausencia de atenuantes, y el resto de los aspectos puestos de manifiesto en la presente Propuesta de Resolución, se acuerde imponer la sanción de 4.646,11 euros (CUATRO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS CON 11 CÉNTIMOS) por infracción muy grave, artículo 62.4.a) de la LDC.

SEXTO.- Que se intime a la Asociación para que elimine de manera integral las normas internas de organización correspondientes a la conducta infractora.



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