



Lehiaren  
Euskal Agintaritza  
Autoridad Vasca  
de la Competencia

# RESOLUCIÓN

---

## CONSEJO VASCO DE LA COMPETENCIA LEA/AVC 468-SAN-2020

### **Pleno:**

Alba Urresola Clavero, Presidenta

Rafael Iturriaga Nieva, Vocal

Enara Venturini Álvarez, Vocal

Ainara Herce San Martín, Secretaria

El Consejo Vasco de la Competencia (en adelante CVC), con la composición ya expresada, ha dictado en su reunión celebrada el 18 de noviembre de 2021 la siguiente Resolución en relación con el expediente nº 468-SAN-2020, Radio Taxi Bilbao.



## SUMARIO:

I. ANTECEDENTES DE HECHO .....	3
II. EMPRESAS .....	4
III. NORMATIVA APLICABLE .....	5
IV. EL SERVICIO DE TAXI EN BILBAO .....	6
1. Condiciones de acceso a la profesión de taxista .....	8
2. Condiciones en el ejercicio de la profesión de taxista .....	10
V. FUNDAMENTOS DE DERECHO .....	11
1. Conductas analizadas .....	11
2. Órgano competente para resolver .....	14
VI. RESUELVE .....	15

## I. ANTECEDENTES DE HECHO

**1.** El 16 de octubre de 2020 la Secretaria del Consejo Vasco de la Competencia (CVC) remitió oficio a la Dirección de Investigación de la Autoridad Vasca de la Competencia (LEA/AVC). A través del mismo, el CVC remitió Actas de la Junta Directiva de la ASOCIACIÓN DE AUTÓNOMOS DE RADIO TAXI BILBAO (RADIO TAXI BILBAO) correspondientes a los años 2018, 2019 y 2020 e instó su análisis desde la perspectiva de la defensa de la competencia. Dichas actas fueron recabadas por el CVC de RADIO TAXI BILBAO en el expediente de promoción de la competencia 389-PROM-2019, TAXIS BILBAO.

En dicho expediente LEA/AVC analizaba hechos publicados en los medios de comunicación en relación a la escasez de taxis por las tardes de lunes a viernes, tras la entrada en vigor de la modificación de la Ordenanza de Transporte Público urbano de personas viajeros en automóviles de turismo de Bilbao.

**2.** El 26 de octubre de 2020 la Dirección de Investigación inició una fase de diligencias previas y solicitó al Registro Especial de Asociaciones de Trabajo Autónomo de Euskadi la remisión de los Estatutos de la Asociación de Autónomos de Radio Taxi de Bilbao.

Dicha información fue remitida a LEA/AVC el 26 de octubre de 2020.

**3.** El 2 de noviembre de 2020, la Dirección de Investigación de LEA/AVC remitió a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) una nota sucinta descriptiva de las conductas detectadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.1 de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia.

En dicha nota sucinta, LEA/AVC manifestó tener competencia para analizar las conductas.

**4.** El 12 de noviembre de 2020 la CNMC remitió escrito de contestación a la nota sucinta referida según el cual se considera que se cumplen, en principio, los requisitos establecidos en el artículo 1.3 de la Ley 1/2002, por lo que, siguiendo la propuesta de la AVC, estima que corresponde conocer del asunto a la propia Autoridad Vasca de la Competencia

**5.** Además, la Dirección de Competencia de la CNMC solicitaba que, en el supuesto de que se incoase expediente sancionador, se le admitiese como parte interesada.

**6.** El 4 de noviembre de 2020 la Dirección de Investigación inició una fase de información reservada con el fin de determinar con carácter preliminar si concurrían las



circunstancias que justificasen la incoación de un expediente sancionador por vulneración de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

7. El 3 de diciembre de 2020 el Director de Investigación dictó una Orden de Inspección en el local de la ASOCIACIÓN DE AUTÓNOMOS DE RADIO TAXI DE BILBAO (RADIO TAXI BILBAO) y de SERVICIOS INTEGRALES DEL AUTOTAXI Y AUTOTURISMO DE BIZKAIA. S.L. (SERVICIOS INTEGRALES), así como en su matriz, filiales o participadas situadas en la misma sede:

El 16 de diciembre de 2020 el Juzgado de lo Contencioso nº 3 de Bilbao, mediante Auto 272/2020, autorizó la entrada solicitada por LEA/AVC en el citado local.

La entrada en dicho local se realizó a las 09:00 del 21 de diciembre de 2020, desarrollándose la inspección hasta las 13:15 del 21 de diciembre de 2020

De la inspección realizada se levantó acta, firmada por funcionarios autorizados y por la persona ante la cual se realizó la inspección, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13.4 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.

8. Los días 30 de septiembre, 4 de octubre y 14 de octubre de 2021, la Dirección de Investigación realizó entrevistas a 18 taxistas retirados, con el fin de tener conocimiento del proceso de transmisión de licencias de taxi. Todo ello, en virtud de lo dispuesto en el artículo 39 bis de la LDC.

9. El 25 de octubre de 2021 la Dirección de Investigación ha emitido Propuesta de no incoación de expediente sancionador y archivo de la denuncia.

## II. EMPRESAS

**10. ASOCIACIÓN DE RADIO-TAXI DE BILBAO (RADIO TAXI BILBAO)**, con CIF nº G48146112, es una Asociación profesional cuyos Estatutos y acta de Constitución fueron registrados el día 16/06/80; estando sometida la misma a la Ley 19/1977, de 1 de abril, sobre regulación del derecho de Asociación Sindical y su normativa de desarrollo.

La integran, según sus Estatutos, los Industriales Autónomos que, como actividad laboral, presten servicio de transportes públicos de viajeros con vehículos Auto/Taxi, clase "A" con taxímetro, equipados con equipos de telecomunicación, y cuyo ámbito sea la provincia de Bizkaia.

Tiene su domicilio social en Bilbao, en c/Xalbador, 1.

**11. SERVICIOS INTEGRALES DE AUTOTAXI Y AUTOTURISMO DE BIZKAIA, S.L. (SERVICIOS INTEGRALES)**, con CIF nº B95787966 es una sociedad que tiene por objeto social el

transporte terrestre de viajeros en sus diferentes modalidades, el transporte de mercancías por carretera, otros transportes terrestres, así como las actividades conexas o complementarias al mismo; la prestación de servicios de telecomunicaciones y/o servicios telefónicos, la compraventa y alquiler de todo tipo de bienes muebles e inmuebles, los servicios de reparación y mantenimiento de todo tipo de vehículos; el suministro de carburantes, la gestión de servicios concertados, la gestión y asesoramiento en la compraventa de licencias de taxi y los servicios de gestoría y asesoría fiscal.

Tiene su domicilio social en Bilbao, en C/Filomena Baldezate, 1.

Esta empresa presta un servicio de radiofonía para taxi, también denominado servicio de radio-taxi, utilizando para ello la marca y nombre comercial "RADIO-TAXI BILBAO".

### III. NORMATIVA APLICABLE

**12.** El Parlamento Vasco, en ejecución de la competencia exclusiva que sobre transporte terrestre otorga a la CAE el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, aprobó la **Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo (Ley 2/2000)**<sup>1</sup>.

Esta norma unificó en un solo cuerpo legal la normativa dispersa y recogió las exigencias y necesidades surgidas en la CAE sobre el sector del taxi.

El objeto de la Ley es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi (art. 1).

**13.** La distribución de competencias entre las diferentes instituciones de Euskadi es la siguiente (art. 3).

Compete a las instituciones comunes de la CAE la legislación, el desarrollo normativo, la alta inspección, la planificación general y la coordinación de los servicios de transporte que transcurran por el territorio de la CAE.

A las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos les compete el otorgamiento y anulación de las autorizaciones de transporte interurbano residenciadas en sus respectivos territorios, así como la inspección y sanción de los servicios interurbanos, el establecimiento de áreas de prestación conjunta y zonas de régimen general, la creación de comisiones del taxi, entre otras.

---

<sup>1</sup> Accesible en: <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2000/08/0003412a.pdf>



Por último, a los Ayuntamientos les compete, dentro del ámbito del transporte urbano, el otorgamiento y anulación de licencias de transporte; la planificación, la inspección y la sanción de los servicios; la fijación de tarifas, y la acreditación de la aptitud de los conductores; así como la elaboración y aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales reguladoras de la prestación del servicio.

14. Los precios del servicio de taxi se regulan en el artículo 17 de la Ley 2/2000, según el cual, la prestación del servicio de auto-taxi está sujeta a tarifa, la cual debe ser revisada periódicamente y aprobada por la autoridad competente.
15. En desarrollo de la Ley 2/2002, el Gobierno Vasco aprobó el Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros de automóviles de turismo<sup>2</sup>, en el que, entre otros, se recoge en su artículo 32 los términos de la instalación y uso del taxímetro.
16. Posteriormente, y en ejecución de la competencia que sobre la planificación general ostenta el Gobierno Vasco, el Consejero de Transportes y Obras Públicas dictó la **Orden de 11 de febrero de 2005, por la que se estableció el número máximo de autorizaciones de transporte público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo**<sup>3</sup>.
17. El **Decreto 126/2001, de 10 de julio, sobre Normas técnicas sobre condiciones de Accesibilidad en el Transporte**<sup>4</sup> establece el número mínimo de taxis que debe existir por municipio adaptados a personas usuarias de sillas de rueda, así como sus características técnicas. En el caso de los municipios de más de 20 licencias de taxi, como Bilbao, un 5% de las mismas deberán corresponder a vehículos adaptados a personas usuarias de sillas de ruedas.
18. En el término municipal de Bilbao, es de aplicación la Ordenanza del transporte público urbano de personas viajeras en automóviles de turismo de Bilbao<sup>5</sup>.

## IV. EL SERVICIO DE TAXI EN BILBAO

19. El servicio de taxi se encuadra, junto con el servicio de alquiler de vehículos con conductor, dentro de los servicios de transporte público discrecional urbano e

---

<sup>2</sup> Accesible en: <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2002/12/0206964a.pdf>

<sup>3</sup> Accesible en: <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2005/03/0501035a.pdf>

<sup>4</sup> Accesible en: <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2001/07/0104201a.pdf>

<sup>5</sup> Accesible en:

[https://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=BIO\\_Normativa\\_FA&cid=3000351795&pagename=Bilbaonet%2FBIO\\_Normativa\\_FA%2FBIO\\_Normativa&language=es](https://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=BIO_Normativa_FA&cid=3000351795&pagename=Bilbaonet%2FBIO_Normativa_FA%2FBIO_Normativa&language=es)

interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo de hasta 9 plazas. Se trata de un transporte público que se lleva a cabo por un profesional autónomo a cambio de una retribución económica.

**20.** El mercado del servicio de taxi se divide en 3 segmentos atendiendo al modo en el que los clientes contratan el servicio:

- Contratación de vehículos que circulan por la vía pública. Los usuarios solicitan los servicios en la calle, entre los vehículos que se encuentran circulando por la vía pública.
- Contratación de vehículos en las zonas habilitadas como paradas de taxi.
- Vehículos previamente contratados mediante una centralita, emisora de taxi u otro medio.

En los dos primeros segmentos, también llamados “street taxi”, existe una reserva de actividad a favor del taxi, pues la regulación actual solo permite que actúen estos operadores. Sin embargo, en el tercer segmento los prestadores de servicio de taxi compiten con los prestadores del servicio de alquiler de vehículo con conductor.

**21.** El número de licencias de taxi en Bilbao ha permanecido inalterado desde 1995 hasta 2017, aunque ha experimentado un retroceso desde el año 2018. Se recogen los datos en el siguiente cuadro.

Evolución del nº licencias taxi en Bilbao																									
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
743	747	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	775

Fuente: INE. Estadística del taxi. Serie 1994-2019

**22.** Por su parte, la densidad de taxis en Bilbao es de 2,1 por 1.000 habitantes. Si se comparan los valores de este indicador en diferentes ciudades, se observa que el número de taxis por 1.000 habitantes es mayor en grandes áreas metropolitanas o en zonas turísticas. En cuanto a las capitales vascas, Bilbao es la que tiene la ratio mayor.

Dotación de taxis (nº de taxis/1.000 habitantes). Año 2019	
Ciudad	Densidad
Barcelona	6,4
Bilbao	2,1
Donostia/San Sebastián	1,6
Madrid	4,8
Sevilla	2,8
Vitoria-Gasteiz	0,8
Zaragoza	2,6

Fuente: INE y elaboración propia.

**23.** En Bilbao existen 4 asociaciones/empresas de taxistas. Son las siguientes:

- **ASOCIACIÓN DE RADIO TAXI DE BILBAO (RADIO TAXI BILBAO)**, objeto del presente expediente, es la que mayor número de socios aglutina, con 515 socios según consta en el acta de la inspección realizada por la Dirección de Investigación de LEA/AVC.
- **ASOCIACIÓN DE RADIO TAXI DE VIZCAYA (TELE-TAXI)**. Según se establece en sus estatutos su ámbito de actuación es el Territorio Histórico de Bizkaia y la integran los empresarios autónomos profesionales del taxi que voluntariamente soliciten su asociación, siempre que desempeñen su actividad dentro del ámbito territorial señalado.
- **ASOCIACIÓN DEL TAXI DEL NERVIÓN (RADIO TAXI NERVIÓN)**. Sus estatutos disponen que su ámbito de actuación es provincial e integra a los empresarios o trabajadores autónomos del taxi que voluntariamente soliciten su afiliación.
- **TAXI MERCEDES, S.L. (CLASS BILBAO)**. Según consta en su página web ofrece una flota de vehículos de alta gama, con un alto valor añadido, pero de acuerdo a las tarifas oficiales de transporte.

24. La actividad del taxi está muy regulada, con una normativa muy intervencionista y que presenta múltiples barreras tanto para el acceso a la profesión como para su ejercicio<sup>6</sup>.

## 1. Condiciones de acceso a la profesión de taxista

25. Entre las restricciones al acceso a la profesión se pueden destacar las siguientes:

- **Exigencia de título habilitante:** Para poder realizar la actividad es necesario ser titular de una licencia y/o autorización. La concesión de la licencia para realizar el transporte urbano corresponde al Ayuntamiento de Bilbao, mientras que, en el caso del transporte interurbano, el régimen de habilitación es doble, pues resulta preceptiva la obtención previa de la licencia municipal para tramitar la autorización de transporte interurbano ante la Diputación Foral de Bizkaia.

Las licencias y autorizaciones se otorgan por tiempo indefinido. Para ser titular de una licencia o autorización es necesario ser persona física.

- **Existencia de un número máximo de autorizaciones y licencias:** El número máximo de autorizaciones y licencias que se pueden conceder en la CAE se encuentra contingentado. En el caso de Bilbao, el número de licencias era de 743 en 2019. Por tanto, la única alternativa de entrada en el mercado para los potenciales operadores es

---

<sup>6</sup> Accesible en:

[https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/es\\_informes/adjuntos/INFORME%20TAXIS%20BILBAO%20DEFINITIVO\\_%20web.pdf](https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/es_informes/adjuntos/INFORME%20TAXIS%20BILBAO%20DEFINITIVO_%20web.pdf)



la adquisición de una licencia de un operador ya establecido (ya sea por jubilación, fallecimiento, etc.). Además de pagar la tasa del ayuntamiento por cambio de titularidad, el nuevo operador debe abonar el precio privado de transferencia de la licencia. Según los datos recabados en las entrevistas realizadas a los taxistas retirados, el precio de transmisión de las licencias en Bilbao ha experimentado un descenso considerable, situándose actualmente en alrededor de 70.000 €.

- **Características de las licencias y autorizaciones:** Una persona puede ser titular de una única licencia. El titular de la licencia está obligado a prestar el servicio personalmente, es decir, se otorgan intuitu personae. La licencia también lleva adscrito cuál es el vehículo concreto mediante el que se realizarán los servicios.

Las licencias y autorizaciones son con carácter general, intransmisibles. Existen sin embargo algunos supuestos que permiten su transmisión: fallecimiento del titular, jubilación, imposibilidad de realizar la actividad por el titular debido a una enfermedad, accidente u otras causas de fuerza mayor. También cabe la transmisión cuando hayan transcurrido más de 10 años desde el otorgamiento de la licencia.

- **Características de los vehículos:** Los servicios deben prestarse mediante vehículos de turismo, considerando como tales a los vehículos automóviles distintos de las motocicletas diseñados para el transporte de personas con una capacidad igual o inferior a nueve plazas. Los Ayuntamientos pueden determinar otros requisitos, por ejemplo, los establecidos por el Ayuntamiento de Bilbao en su Ordenanza, en relación con la emisión de contaminantes<sup>7</sup>.

---

#### <sup>7</sup> Disposición Adicional Primera. - Límites de emisiones de vehículos autotaxi

1. La Administración Municipal, con la participación de las Asociaciones representativas del sector, promoverá la progresiva incorporación al servicio del autotaxi de vehículos equipados con motores adaptados para su funcionamiento con combustibles menos contaminantes; esto es, los que reducen significativamente las emisiones en la atmósfera de gases y otros elementos contaminantes.

2. La introducción de esta medida ha de tener en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad del servicio a las personas usuarias y la rentabilidad económica para las personas titulares de la actividad.

3. Los requisitos fijados en el artículo 21.3 de la presente ordenanza en relación con las emisiones de los autotaxis serán exigibles dentro del siguiente periodo transitorio:

- A partir del 1 de enero de 2018, únicamente se concederán nuevas licencias vinculadas a modelos de vehículos autotaxi que respeten los límites de emisiones establecidas en el artículo 21.3 de la presente Ordenanza.

- A partir del 1 de enero de 2020, no se autorizará a las personas titulares de licencia la sustitución de vehículos por otros que superen los indicados límites de emisiones.

- A partir del 1 de enero de 2030, no podrán prestar servicio los vehículos autotaxi que superen los límites indicados.



## 2. Condiciones en el ejercicio de la profesión de taxista

26. Asimismo, entre las restricciones de la normativa respecto del ejercicio de la prestación del servicio de taxi se pueden destacar las siguientes:

- **Inicio de actividad obligatorio:** Una vez concedida la licencia el titular de la misma tiene obligación de iniciar la actividad en un plazo de 60 días naturales desde su notificación.
- **Dedicación exclusiva:** La prestación del servicio debe realizarse en régimen de exclusiva dedicación por lo que los operadores de este sector no podrán complementar su actividad con la realización de otros servicios que no sean estrictamente los recogidos en la norma, salvo supuestos establecidos reglamentariamente, determinados por la concurrencia de circunstancias socio-económicas o de escasa población de la zona a que afecte.
- **Calendario de prestación del servicio:** La Ley no establece horarios, turnos, vacaciones o periodos de interrupción. Sin embargo, para garantizar la prestación de un servicio mínimo, remite a la normativa de desarrollo para determinación y preceptúa su obligado cumplimiento. En el caso de Bilbao estos aspectos se regulan en el Anexo IV de la Ordenanza. Así, en lo que se refiere a los turnos de trabajo, se establece un período, dentro de la jornada laboral, de un máximo de 10 horas, de lunes a viernes, y de 12 horas, los sábados, domingos y puentes.
- **Único conductor:** Como ya se ha señalado, las licencias llevan aparejada la titularidad, el vehículo vinculado a las mismas, así como el conductor de dicho vehículo, que deberá estar determinado y ser siempre el mismo. Ello significa que los profesionales que se dedican a esta actividad no podrán explotarla a través de la modalidad de contratación de conductores asalariados, salvo excepciones, como la incapacidad laboral transitoria.
- **Servicio obligatorio:** El conductor está obligado a prestar el servicio, salvo que sea demandado para realizar actuaciones con fines ilícitos o concurran circunstancias de riesgo para la integridad o seguridad física de los viajeros u otras personas.
- **Precio:** No existe competencia en precio. Los servicios de taxi están sujetos a tarifa, vinculante y obligatoria, cuyo régimen es distinto en función de si el recorrido a realizar es urbano o interurbano. En los servicios interurbanos se podrá pactar un precio por debajo de tarifa siempre y cuando exista constancia escrita del precio pactado y se lleve a bordo durante la prestación del servicio.

---

En el caso de los vehículos adaptados, siempre en consonancia con la evolución del mercado y a criterio municipal, los plazos anteriores podrán ser más amplios.

Así, las tarifas urbanas del servicio de taxi de Bilbao son las siguientes<sup>8</sup>:

TARIFAS URBANAS				
Tarifa	Cuándo se aplica	€ percepción mínima (incluye 1,55 km de recorrido)	€/km recorrido	€/hora de espera
<b>TARIFA 1</b>	Laborables: 07:00-22:00	4	0,74	18,27
<b>TARIFA 2</b>	Laborables: 22:00-07:00 Sábados, domingos y festivos. Laborables de Semana Grande 24 y 31 diciembre	4,95	0,99	24,7
<b>TARIFA 5</b>	Viernes, sábados y vísperas de festivos y fiestas patronales: 22:00-07:00 (Salvo vísperas de los días laborables de Semana Grande y vísperas de 24 y 31 diciembre)	5,35	1,02	25,35

Por su parte, las tarifas interurbanas se recogen en el siguiente cuadro<sup>9</sup>:

TARIFAS INTERURBANAS				
Tarifa	Cuando se aplica	€ percepción mínima (incluye 1,50 km de recorrido)	€/km recorrido	€/hora de espera
<b>TARIFA 3</b>	Laborables: 07:00-22:00 (diurna)	6,28	0,67	18,36
<b>TARIFA 4</b>	Laborables: 22:00-07:00 (nocturna) Festivos	6,9	0,74	19,3

- **Lugar de inicio del servicio:** Los servicios deben iniciarse en el término municipal de Bilbao; consecuentemente, no se puede recoger pasajeros en el municipio donde finaliza la prestación del servicio cuando se realicen prestaciones de servicio interurbanos, excepto servicios en áreas territoriales de prestación conjunta y zonas de régimen especial y servicios especiales, por ejemplo, el Aeropuerto de Bilbao.

## V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

### 1. Conductas analizadas

**27.** El artículo 1.1 de la LDC 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:

<sup>8</sup> Resolución de 2 de diciembre de 2020, de la Comisión de Precios de Euskadi, por la que se aprueban las tarifas para el servicio público de transporte urbano de viajeros en auto-taxi para el año 2021, presentadas por varios Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Accesible en: <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2020/12/2005416a.pdf>

<sup>9</sup> Orden de 20 de febrero de 2019, de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, por la que se aprueban las nuevas tarifas de los servicios de transporte Público interurbano de viajeros en automóviles de turismo, dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Accesible en: <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2019/03/1901179a.pdf>



- a) *La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.*
- b) *La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.*
- c) *El reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.*
- d) *La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros.*
- e) *La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos.*

**28.** En el presente caso, ha sido objeto de investigación la actividad de RADIO TAXI BILBAO y SERVICIOS INTEGRALES en relación con una posible restricción a los asociados respecto de su facultad de competir en el mercado del taxi, mercado ya de por sí bastante regulado.

Así, se ha investigado si las citadas empresas (i) han recomendado tarifas para la prestación del servicio, distintas de las estipuladas por las administraciones para las tarifas urbanas e interurbanas e instaladas en los taxímetros o si (ii) han recomendado un precio mínimo de transferencia de licencias.

**29.** En cuanto a la **recomendación de tarifas** por parte de la Asociación, cabe señalar que se han analizado detalladamente las actas de la Asamblea General y de la Junta Directiva de RADIO TAXI BILBAO, la documentación recabada en la inspección realizada los días 21 y 22 de diciembre de 2020 en el local de ambas empresas, así como las declaraciones realizadas en las entrevistas realizadas a taxistas retirados los días 30 de septiembre, 4 de octubre y 14 de octubre de 2021.

Así, se ha constatado que los taxistas asociados a RADIO TAXI BILBAO siempre utilizan el taxímetro, tanto en las tarifas urbanas como en las interurbanas, y que, si bien RADIO TAXI BILBAO dispone de un folleto con tarifas interurbanas con una amplia pluralidad de destinos, éste se utiliza únicamente como vía para facilitar un precio aproximado al usuario que previamente lo ha solicitado (con el fin de decidirse por contratar o no el servicio), pero que el precio final cobrado siempre es el establecido por la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco, introducido en el taxímetro por taller habilitado al efecto e inspeccionado periódicamente por la citada Dirección de Transportes.

**30.** Respecto de una supuesta **recomendación de precio mínimo de transferencia de licencias**, se recabaron en la inspección varios archivos y correos electrónicos al respecto:

- acta “Reunión transferencia licencias” de diciembre de 2008, donde se expresa: *“Se comienza recordando a los presentes los acuerdos adoptados en la reunión anterior: precio de 198.334 euros (33 millones pta)”*.
- acta “Reunión de transferencia de licencias” del 16 de septiembre de 2009 donde se expresa: *“Partiendo de que en Tele Taxi el precio actual está sobre 150.000 euros (25 millones pta), se decide que entre eso y unos 162.000 (27 millones pta), será lo que cada uno, libremente, pedirá, o menos si alguno lo considera necesario.”*
- acta de la “reunión de vendedores de licencia” de 18 de noviembre de 2011 se expresa: *“Se acuerda fijar un precio que todos respeten, que es de 180.000€, y de que cuando alguien vaya a preguntar a la base, o llame a alguno para pedir precio, se encargue tanto de dar precio como de la venta el presidente de radio taxi.”*
- correo electrónico “Re\_ Licencias Taxi Bilbao.eml”, del 9 de marzo de 2018, donde se manifiesta: *“Los taxistas a la hora de traspasar su licencia tienen libertad total para pedir lo que ellos quieran. No hay un precio tasado de las licencias. Como muestra te diré que las últimas licencias que se han traspasado lo han hecho entre 90.000 y 100.000 euros.”*
- correo electrónico “Re\_ Venta de licencia.eml”, del 20 de junio de 2019, donde se manifiesta: *“Si llevas más de 10 años, no hace falta que pidas permiso para vender, no te pondrán ninguna pega. Pon un anuncio de venta, el precio que recomendamos es de 110.000€+IVA, se vende sin coche o con un coche que tenga menos de 2 años.”*
- correo electrónico “Re\_ Precios licencia Taxi en Bilbao.eml”, del 27 de mayo de 2020, donde se manifiesta: *“El precio es libre, no está tasado ni existe una norma de venta. (...) En Milanuncios puedes encontrar diferentes precios de las licencias, siempre dependiendo en el valor que le quiere dar el que transfiere, porque es un mercado libre. Podrás encontrar, en el caso de Bilbao, licencias desde 50.000€ hasta 180.000€.”*

**31.** Del examen de los archivos y correos electrónicos recabados en la citada inspección domiciliaria se desprende que una posible práctica continuada de recomendación de precio mínimo de transferencia de licencias —precio no repercutible en los usuarios del taxi, dada la existencia de tarifas reguladas donde el prestador del servicio no puede repercutir sus sobrecostes en el usuario final—, se inició en diciembre de 2008 y se ha visto largamente interrumpida, puesto que desde noviembre de 2011 hasta junio de 2019 no se ha encontrado ninguna mención a recomendación alguna. Una nueva práctica continuada podría haberse iniciado en junio de 2019, pero, sin embargo, en mayo de 2020 se han hallado claros contraindicios de dicha práctica.

Asimismo, como refuerzo de dichos contraindicios, los taxistas entrevistados han negado la existencia de dicha recomendación. Así, la mayoría de los entrevistados manifestó haber encontrado un comprador a través de la publicación de anuncios o

comentando su deseo de vender la licencia a familiares o conocidos. El resto declaró haber utilizado los servicios de la Asociación, la cual daba su teléfono a las personas interesadas en adquirir una licencia, personas con las que negociaron de forma privada y sin más intervención de la Asociación.

**32.** En consecuencia, a la vista de la información obrante en el expediente y del análisis realizado, no se ha podido acreditar que las empresas investigadas e inspeccionadas hayan realizado actuaciones tendentes a restringir la competencia de sus asociados.

## 2. Órgano competente para resolver

**33.** El artículo 49.3 de la LDC establece que el Consejo de la CNMC, a propuesta de la Dirección de Investigación, podrá acordar no incoar los procedimientos derivados de la presunta realización de las conductas prohibidas por los artículos 1, 2 y 3 de la Ley y el archivo de las actuaciones cuando considere que no hay indicios de infracción de la Ley.

**34.** Asimismo, el artículo 27 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, establece que con el fin de que el Consejo de la CNMC pueda acordar no incoar procedimiento y archivar las actuaciones en los términos establecido en el artículo y 49.3 de la LDC, la Dirección de Competencia le dará traslado de la denuncia recibida, de las actuaciones previas practicadas, en su caso, y de una propuesta de archivo.

**35.** La Disposición Adicional octava de la LDC, estipula que “Las referencias contenidas en esta Ley a la Comisión Nacional de la Competencia y a sus órganos de dirección relativas a funciones, potestades administrativas y procedimientos, se entenderán también realizadas a los órganos de instrucción y resolución correspondientes de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia cuando las mismas se refieran a las competencias correspondientes previstas en el artículo 13 de esta Ley.”

**36.** Por su parte, el artículo 10 de la Ley 1/2012, de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia establece, entre las funciones del Consejo Vasco de la Competencia, la de acordar, si procede, el archivo de las denuncias o de las actuaciones iniciadas de oficio, antes de ser elevadas a expediente sancionador.

**37.** La Dirección de Investigación ha emitido, en fecha 25 de octubre de 2021, una propuesta de no incoación de expediente sancionador y archivo de la denuncia. Este Consejo asume la referida propuesta de la Dirección de Investigación por cuanto no se encuentran indicios de infracción, por lo que no procede incoar expediente sancionador, de acuerdo con el citado artículo 49.3 de la LDC.

En su virtud, vistos los preceptos legales citados y los de general aplicación, este Consejo Vasco de la Competencia,



## VI. RESUELVE

**PRIMERO:** Acordar la no incoación de un procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones realizadas en relación con la ASOCIACIÓN DE RADIO TAXI DE BILBAO y con SERVICIOS INTEGRALES DEL AUTOTAXI y AUTOTURISMO DE BIZKAIA. S.L.

**SEGUNDO:** Acordar notificar esta Resolución a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa, y que pueden interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a su notificación.

**TERCERO:** Acordar comunicar esta Resolución a la Dirección de Investigación de LEA/AVC y a la CNMC.