

EL MERCADO DEL TRANSPORTE TERRESTRE:

UN SECTOR REGULADO

El mercado del transporte terrestre ha sido y es, como otras modalidades del transporte, un sector profusamente regulado. Sujeta a una tradicional intervención administrativa (la primera regulación española data de 1924), esta actividad económica se ha caracterizado por constantes modificaciones normativas. Actualmente el sector se encuentra de nuevo a la espera de las próximas reformas del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) y de la Orden FOM/36/2008. Ambas responden a la necesidad de adaptarse a las modificaciones sufridas por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) mediante la Ley 9/2013, de 4 de julio. Con ocasión de ambos proyectos, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha emitido recientemente sendos informes para valorar sus posibles efectos desde la perspectiva del Derecho de la competencia, siendo sus conclusiones desfavorables. Los nuevos requisitos previstos para obtener una autorización que permita desarrollar la actividad de alquiler de vehículos con o sin conductor (transporte discrecional de viajeros), en caso de ser aprobadas, restringirían gravemente la competencia, al dificultar o impedir el acceso de los operadores. Las medidas proyectadas (*inter alia*, la obligación de disponer de un local, de un número mínimo de vehículos y de conductores, la posibilidad de establecer cupos de autorizaciones, las limitaciones territoriales para la explotación del negocio) no hallan una justificación en términos de adecuación, necesidad y proporcionalidad.

Información y suscripciones:

Teléfono: 96 194 20 16.

Fax: 96 120 95 67

Correo electrónico: gestadm_defensacomp@gva.es

Defensa de la Competencia Cuaderno de Actualidad

ÉPOCA 2. NÚMERO 18

ENERO 2014

Esta cuestión pone de manifiesto la falta de cultura *concurrential* de la que adolece la Administración pública. La competencia no sólo se restringe por la conducta de las empresas y del sector privado, sino también mediante el ejercicio de la función reguladora de los poderes públicos (desde la aprobación de Leyes y Reglamentos, hasta el propio diseño de los pliegos de concursos en los expedientes de concesión administrativa o de contratos de gestión de un servicio público, como en el caso del transporte regular permanente de viajeros).

En este contexto y por lo que se refiere específicamente al mercado del transporte terrestre, resulta necesaria una visión en conjunto que apunte las razones de una regulación administrativa de esta índole y los límites a la misma.

En términos generales, la intervención administrativa en el transporte terrestre se ha explicado por la teoría de las especialidades. Tradicionalmente se ha entendido que este sector se caracteriza por la presencia de una serie de elementos estructurales que generan fallos del mercado y que pueden provocar el desabastecimiento del servicio, frustrando las necesidades económico-sociales. En concreto se destacan los siguientes aspectos: su naturaleza de monopolio natural, la inamovilidad de los factores de producción, determinadas externalidades (como la dependencia de inversiones públicas para el desarrollo de las infraestructuras), la imposibilidad de almacenar los servicios de transportes, la disparidad de los flujos de transporte y los elevados costes fijos.

No obstante, en la actualidad algunos de los fundamentos de la teoría de las especialidades del transporte terrestre están siendo objeto de revisión. Así, por ejemplo, en el transporte terrestre de mercancías se cuestiona que la atomización del sector implique necesariamente una competencia ruinosa. En este sentido, se ha resaltado el cambio cualitativo que ha sufrido la demanda de servicios de transporte prestados por pequeños empresarios. Las agencias de transporte, los transitarios y otros transportistas de mayor tamaño subcontratan sus servicios, que pasan a ser ejecutados por los pequeños transportistas. Los intermediarios se han convertido en sus nuevos clientes. El mercado atomizado ha reestructurado los flujos de demanda y oferta en busca de la eficiencia (Informe TDC I 99/02 (2005) *Restricciones legales a la competencia en el mercado de trans-*

Defensa de la Competencia Cuaderno de Actualidad

ÉPOCA 2. NÚMERO 18

ENERO 2014

porte de mercancías por carretera).

Todos estos aspectos se ha ido viendo reflejados en la evolución del Derecho Económico del Transporte, tanto en el ordenamiento comunitario como en el de los respectivos Estados miembros. La necesidad de una regulación comunitaria del transporte venía y viene dada por la importancia económica del sector, en tanto que elemento esencial para la realización de intercambios comerciales. El transporte es, a la vez, instrumento y objeto de la integración europea: un mercado común del transporte para la consecución de un mercado interior. En este sentido, la actividad de las instituciones ha ido encaminada hacia la armonización de las legislaciones nacionales para facilitar la integración del mercado. Esencialmente dos han sido sus objetivos:

la remoción de los obstáculos a la libre circulación de personas y mercancías impuestos por las legislaciones de los Estados miembros; y

el impulso de una política económica de carácter ordenador orientada al establecimiento y mantenimiento de un régimen de competencia no falseado.

En las primeras décadas de las Comunidades Europeas esos intentos se verían frustrados por la inacción de los Estados miembros. Pero, de un modo progresivo, la intervención estatal ha ido disminuyendo en favor de un proceso de liberalización del sector del transporte.

En esta línea, la legislación española del transporte de mercancías por carretera ha ido respondiendo a las políticas liberalizadoras de la Unión Europea. Con la aprobación de la LOTT se inició un proceso desregulador. Así, por ejemplo, en el transporte de mercancías por carretera se fueron suprimiendo progresivamente los contingentes o las restricciones cuantitativas para el acceso al mercado, remitiendo a su vez la intervención tarifaria. El proceso, a nivel legislativo, culminó con la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Ómnibus). Es destacable de esta Ley, entre otros aspectos, cómo la Administración quedó desprovista de la po-

Defensa de la Competencia Cuaderno de Actualidad

ÉPOCA 2. NÚMERO 18

ENERO 2014

testad para establecer contingentes y para fijar el precio del transporte de mercancías por carretera.

Los requisitos subjetivos (capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica o financiera) que establece la LOTT para la obtención de la autorización administrativa de operador de transporte de mercancías por carretera constituyen restricciones de la libertad de empresa (limitan el acceso a la actividad) que, sin embargo, responden a razones de interés general y superan el test de proporcionalidad (adecuación, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto). Se hallan, por tanto, constitucionalmente justificados. Pero entre las medidas que van más allá de lo estrictamente exigido por la legislación comunitaria, es dudoso que alguna de ellas supere el test. Es el caso de la imposición, por vía reglamentaria, de un tamaño mínimo empresarial para el transporte público pesado de mercancías, dado que no es el modo menos restrictivo para lograr un mercado eficiente.

Por su parte, el transporte de viajeros (tanto el regular como el discrecional) sigue siendo la asignatura pendiente. Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, y su prestación se lleva a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión, por regla general, con carácter exclusivo (arts. 71-72 LOTT). No obstante, ha habido algún avance, como la eliminación del derecho de preferencia de los concesionarios vigentes de servicios regulares permanentes de uso general en los concursos de su concesión.

Por lo que se refiere al transporte discrecional de viajeros, las normas de rango reglamentario que actualmente pretenden ordenar el acceso a la actividad del alquiler de vehículos con y sin conductor insisten en mantener obstáculos para la instauración de una competencia abierta en este subsector.

Queda, por tanto, en manos de la potestad reglamentaria acoger las recomendaciones de la autoridad nacional de la competencia y remover todas las restricciones a la libre competencia.



Defensa de la Competencia Cuaderno de Actualidad

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA, TURISME I OCUPACIÓ

ÉPOCA 2. NÚMERO 18

ENERO 2014

Sólo una regulación justificada por razones de interés general y con medidas proporcionadas es acorde con el derecho fundamental a la libertad de empresa y con la libre competencia.

M^a Estrella Solernou Sanz
Vocal de la Comisión de Defensa de la Competencia

Defensa de la Competencia Cuaderno de Actualidad

ÉPOCA 2. NÚMERO 18

ENERO 2014

1. RESOLUCIONES

1.1 Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

2. JURISPRUDENCIA

2.1 Tribunal General de la Unión Europea

2.2 Audiencia Nacional

1. RESOLUCIONES

1.1 COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Resolución de 2 de enero de 2014, en la que se declara la existencia de una infracción única y continuada del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia, consistente en la creación de un cártel entre empresas de alquiler de coches sin conductor, concesionarias en diferentes aeropuertos españoles, con la finalidad de fijar los precios en el mercado, establecer determinadas condiciones e intercambiar información sensible, con la colaboración necesaria de AENA y AENA AEROPUERTOS, desde el 19 de abril de 1996 hasta el 5 de septiembre de 2012.

Disponible en: [Resolución CNMC de 2.01.2014](#)

Resolución de 16 de enero de 2014, por la que se desestima el recurso administrativo interpuesto contra la resolución adoptada el día 25 de Septiembre del 2013 por la Dirección de Competencia de la CNMC, al no haberse vulnerado el derecho constitucional a la privacidad, secreto y confidencialidad del derecho de defensa y comunicación cliente-abogado ex Artículos 24 y 9 de la Constitución Española. La desestimación se fundamenta en la falta de concreción de la vulneración de sus derechos, entendiendo por tanto el recurso decaído, bien por falta de interés recurrible, bien por falta de argumentación suficiente en oposición y en aras a desvirtuar las conductas seguidas en la inspección.

Disponible en: [Resolución CNMC 16.01.2014](#)

Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 19 de diciembre de 2014, por la que se desestima el recurso interpuesto por ALQUILABAT, S.L. contra la resolución de la Dirección de Competencia de 16 de octubre de 2013, por la que se

acuerda que determinada documentación, recabada durante la inspección en la sede de ALQUILABAT, S.L., no se encuentra amparada por la protección de las comunicaciones abogado-cliente y debe ser incorporada al Expediente Sancionador en tramitación. La desestimación viene fundamentada en que la empresa no ha acreditado que la información controvertida fuera elaborada o redactada con el único fin de solicitar asesoramiento jurídico a un abogado.

Disponible en: [Resolución CNMC de 17.01.2014](#)

Resolución de 17 de enero de 2014, en la que se acuerda la finalización de la vigilancia correspondiente al expediente sancionador S/232/2010 PRISA ZETA, al ser firme y definitiva la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional que estima el recurso interpuesto frente a la resolución del Consejo de la CNC de fecha 24 de noviembre de 2011.,

Disponible en: [Resolución CNMC 17.01.2014](#)

Resolución de 20 de enero de 2014, por la que se declara concluida la vigilancia del cumplimiento de la Resolución del Consejo de la CNC de 27 de marzo de 2012 recaída en el expediente sancionador S/197/09 CONVENIO DE SEGURIDAD, al haber quedado anulada dicha resolución en virtud de sentencia firme dictada por la Sala de lo Contenciosos Administrativo de la Audiencia Nacional, ordenándose a su vez la devolución de las cantidades abonadas en concepto de pago de las multas establecidas en la Resolución..

Disponible en: [Resolución CNMC 20.01.2014](#)

Resolución de 24 de enero de 2014, por la que se desestima el recurso interpuesto por TRANSPORTES CARLOS S.L., contra el Acuerdo de la Dirección de Competencia de 14 de octubre de 2013 por el que se denegaba la confidencialidad de ciertos datos,

en el marco del expediente S/0454/12 TRANSPORTE FRIGORÍFICO, en la medida en que, en primer lugar, la información está relacionada con las conductas investigadas por lo que se considera necesaria para delimitar una presunta infracción y, en segundo lugar, el acuerdo recurrido en ningún caso produce indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos de la empresa, dado que TRANSPORTES CARLOS ni ha justificado el motivo por el que los documentos cuya confidencialidad se solicita de-

ben de considerarse confidenciales ni considera que gocen de ese carácter dado que se trata de información que o bien pertenece a otros competidores o bien ya ha sido difundida, no reuniendo, por tanto, los requisitos establecidos en el artículo 47 de la LDC.

Disponible en: [Resolución CNMC 24.01.2014](#)

2. JURISPRUDENCIA

2.1. TRIBUNAL GENERAL DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 23 de enero de 2014 por la que se estima parcialmente, fijando un nuevo montante de multa, una solicitud de anulación de una Decisión de la Comisión en aplicación del artículo 81 TCE relativo a un acuerdo colusorio en el mercado de carburo de calcio y de magnesio. Fijación de precios y reparto de mercado. Imputabilidad de la conducta infractora, Obligación de motivación. Multas. Duración de la infracción. Igualdad de tratamiento. Circunstancias atenuantes. Cooperación durante el procedimiento administrativo. Responsabilidad solidaria en el pago.

Disponible en: [Sentencia 23.01.2014.](#)

2.2. AUDIENCIA NACIONAL

Sentencia de 15 de enero de 2014, por la que se estima en parte el recurso conten-

cioso-administrativo interpuesto por la representación procesal de BODEGAS BARBADILLO S.L. contra la Resolución de 28 de julio de 2010 por la Comisión Nacional de la Competencia en el que se declara que COMPLEJO BODEGUERO BELLAVISTA, S.L.U Y ZOILO RUIZ MATEOS S.L., BODEGAS GONZÁLEZ BYASS S.A., BODEGAS JOSÉ ESTÉVEZ, S.A., BODEGAS WILLIAMS & HUBERT S.A., BODEGAS EMILIO LUSTAU, S.A., BODEGAS BARBADILLO, S.L., CAYDSA, DIRECCION000 . C.B., BODEGAS PEDRO ROMERO, FEDERACIÓN DE BODEGAS DEL MARCO DE JEREZ Y CONSEJO REGULADOR DE LAS DDOo "JEREZ-XÉRÈS-SHERRY" "MANZANILLA SANLÚCAR DE BARRAMEDA" han incurrido en una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE , por haber contribuido con su comportamiento a la creación de un cártel que se llevó a cabo en la comercialización del vino de Jerez, por ser conforme a derecho excepto en el extremo relativo al importe de la multa impuesta, que deberá ser concretada por la Comisión Nacional de la Competencia.

Disponible en: [Sentencia 15.01.2014](#)

Sentencia de 4 de enero de 2014 por la que se desestima el recurso nº 302/12 interpuesto por "Sevilla Fútbol Club S.A.D" contra la Administración General del Estado, interviniendo como codemandados la mercantil "Prisa Televisión SAU", La Unión Deportiva Salamanca SAD, la Sociedad

Deportiva Eibar SAD, la Unión Deportiva Las Palmas SADF, el Club Deportivo Numancia de Soria SAD, el Albacete Balompié SAD, el Cádiz Club de Fútbol SAD, el Elche Club de Fútbol SAD, el Deportivo Alavés SAD, el Xerez Club Deportivo SAD, la Unión Deportiva Almería SAD, el Real Sporting de Gijón SAD, el Real Valladolid de Fútbol SAD, el Córdoba Club de Fútbol SAD, la Sociedad Deportiva Huesca SAD, El recurso versa sobre impugnación de resolución de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), de fecha 3 de mayo de 2012 de Vigilancia de la Resolución de 14 de abril de 2010, en relación con los contratos de adquisición de derechos audiovisuales de clubes de fútbol de Primera y Segunda división A del Campeonato Nacional de Liga y Copa de S.M (excepto la final).

Disponible en: [Sentencia 04.01.2014](#)