

ACUERDO DEL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ARAGÓN

Expediente: 01/2019/COM "PATINETES"

Presidente:

D. Ángel Luis Monge Gil

Vocales:

D. José Luis Buendía Sierra

D^a. Cristina Fernández Fernández

D. Javier Nieto Avellaned

D. Fernando Sanz Gracia

Letrada:

Isabel Caudevilla Lafuente

Secretario:

Daniel Bernal Márquez

En Zaragoza, a 29 de mayo de 2020.

El Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, con la composición expresada al margen ha examinado la propuesta de resolución del expediente 01/2019/COM PATINETES elevada por el Servicio de Defensa de la Competencia junto con el resto de documentación obrante, que trae causa del procedimiento de licitación seguido por el Ayuntamiento de Zaragoza para el otorgamiento de dos autorizaciones de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida (patinetes) en el que podría haberse incurrido en una conducta prohibida por la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, por la posible colusión entre empresas licitadoras. A causa de las limitaciones legales de desplazamiento establecidas por la pandemia del covid-19, los Vocales D. José Luis Buendía Sierra y D^a. Cristina Fernández Fernández, comparecen a distancia por medios electrónicos de conformidad con el artículo 17 de la Ley 40/2015, de régimen jurídico del sector público.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El Servicio de Defensa de la Competencia del Gobierno de Aragón tuvo conocimiento, a lo largo de los meses de abril y mayo de 2019, de distintas noticias publicadas en prensa escrita y digital por las que se informaba de una licitación, llevada a cabo por el Ayuntamiento de Zaragoza (en adelante, Ayuntamiento), para el otorgamiento de dos autorizaciones de uso especial del dominio público encaminadas a la explotación de vehículos de movilidad personal compartida (patinetes eléctricos). Según las noticias a las que tuvo acceso el mencionado servicio se había producido un empate de 10 de los 11 candidatos admitidos en la licitación por lo que hubo de recurrirse a criterios de desempate, circunstancias éstas que dieron lugar a que el Servicio de Defensa de la Competencia se interesara por el procedimiento de contratación en aras de analizar la posible concurrencia de conductas anticompetitivas.

Segundo. En razón de lo expuesto en el antecedente anterior, con fecha 9 de abril de 2019, la Dirección General de Economía resolvió iniciar una fase de información reservada como diligencia previa a la incoación, en su caso, del oportuno expediente sancionador.

Tercero. En el seno de dicho trámite previo de información reservada, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió, con fecha 10 de abril de 2019, al Ayuntamiento la remisión de toda la documentación obrante en el expediente de contratación a que hacían referencia las noticias publicadas en prensa a las que había tenido acceso. Dicho requerimiento fue notificado al Ayuntamiento a través de medios electrónicos, de conformidad con lo establecido en los artículos 14 y 41 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, siendo esta notificación rechazada por transcurso del tiempo de puesta a disposición de la misma sin que el interesado hubiera accedido a ella.

Cuarto. Con fecha 24 de abril de 2019 el Servicio de Defensa de la Competencia reiteró el anterior requerimiento a través de correo postal, siendo éste notificado al Ayuntamiento el 30 de abril de 2019. La documentación requerida fue presentada, por el interesado, ante el registro oficial del Gobierno de Aragón el 14 de mayo de 2019, procediendo el Servicio de

Defensa de la Competencia a su análisis exhaustivo. A dicha documentación acompañó un escrito en el que sucintamente el Ayuntamiento reseñaba lo siguiente:

- a. En relación con la normativa municipal por la que se rigen los patinetes eléctricos, en cuanto a vehículo de movilidad personal compartida, deben observarse dos perspectivas. Por un lado, la sujeción a la normativa sobre tráfico y seguridad vial. En este sentido, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Estado por el artículo 149.1. 21.ª de la Constitución, corresponde a los municipios la regulación de los usos de las vías urbanas, de conformidad con el artículo 7 b) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. En ejercicio de la misma, el Ayuntamiento está tramitando un proyecto de «Ordenanza municipal reguladora de los vehículos de movilidad personal (VMP) de los tipos A y B», cuya copia remitió como parte de la documentación presentada el 14 de mayo de 2019.

Por otro lado, dado que la explotación de vehículos de movilidad personal compartida supone una utilización del dominio público municipal que excede del uso común general que corresponde a todos los ciudadanos por igual, las empresas dedicadas a esta actividad empresarial están sujetas a la obtención de la pertinente autorización municipal de uso especial del citado dominio de conformidad con la normativa reguladora del patrimonio de las Administraciones públicas.

- b. De conformidad con los artículos 8.2 a) de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, 92.1 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y 80.1 del Reglamento de Bienes, Actividades y Obras de las Entidades Locales de Aragón, aprobado mediante Decreto 347/2002, de 19 de noviembre, del Gobierno de Aragón, el otorgamiento de las autorizaciones se debe efectuar a través de un *procedimiento de concurrencia que respete los principios de igualdad de oportunidades, publicidad, objetividad, imparcialidad y transparencia.*

- c. Respecto a la solicitud de la Dirección General de Economía de remisión del expediente de contratación, el Ayuntamiento aclara que *no se trata de ningún “expediente de contratación”, sino, como se ha expuesto, de un procedimiento licitatorio para el otorgamiento de licencias demaniales de uso especial de las vías públicas urbanas. [...] El procedimiento convocado no responde a la necesidad del Ayuntamiento de recibir ningún tipo de servicio o prestación de cualquier tipo, sino a la necesidad de ordenar el uso especial del dominio público municipal consistente en la explotación, por cuenta e interés de las mercantiles interesadas, de patinetes eléctricos de movilidad compartida.* Por esta razón, dicho procedimiento, señala el Ayuntamiento, queda excluido del ámbito de aplicación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Señala el Ayuntamiento que la finalidad que persigue el mismo con este procedimiento no es recibir ningún tipo de prestación sino ordenar el uso especial del dominio público en que consiste la explotación de vehículos de movilidad personal compartida por cuenta ajena.
- d. En relación con el sistema de gestión elegido, el Ayuntamiento reseña que por no tratarse de ningún tipo de servicio público no ha existido ni existe en la actualidad ningún sistema de gestión, propiamente dicho. Señala que *lo que se ha producido es la constatación de la aparición de una nueva realidad, antes inexistente, relativa a los aparatos o vehículos de movilidad personal en las vías públicas de la ciudad, y de unas empresas que se dedican a la explotación de tales vehículos con fines de lucro. Y, consecuentemente, de la necesidad de ordenar tal situación [...].*

Quinto. El 29 de mayo de 2019 el Servicio de Defensa de la Competencia inició el trámite de asignación de órgano competente en virtud de lo dispuesto en 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, finalizando dicho trámite el 7 de junio de 2019 con la atribución de la competencia para conocer el expediente a los órganos de defensa de la competencia de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Sexto. En cumplimiento de lo previsto en el Protocolo de Colaboración nº 2 entre el Tribunal y el Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón, este último comunicó, mediante escrito de 14 de junio de 2019, al Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón el objeto del presente expediente, dando traslado de las actuaciones practicadas hasta la fecha.

Séptimo. En fecha 7 de octubre de 2019, se remitió al Tribunal de Defensa de la Competencia Propuesta de Resolución relativa al expediente nº 01/2019 PATINETES del Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón.

Octavo. En sesión celebrada el 2 de diciembre de 2019, el TDCA consideró necesario instar al Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón para que requiriera al Ayuntamiento de Zaragoza información sobre los precios que para el servicio de uso de los patinetes propusieron todas las empresas licitadoras en el expediente de concesión. Asimismo, debía requerirse información sobre el precio que finalmente se aplica al uso de patinetes por parte de las dos empresas adjudicatarias de la autorización de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida.

Noveno. El Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón cursó requerimiento de información al Ayuntamiento de Zaragoza, en los términos antedichos, recibiendo contestación el 23 de diciembre de 2019.

Décimo. Con fecha 28 de mayo de 2020, tuvo entrada en el registro electrónico del TDCA, Informe complementario a la propuesta de resolución del Expediente 01/2019/COM, emitido por el Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón, en el que se analizan los precios propuestos en la licitación y los precios aplicados por las adjudicatarias de las autorizaciones de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida (patinetes) en Zaragoza.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Competencia para la tramitación preliminar

Iniciada la fase de información reservada y satisfecho el trámite de asignación del expediente 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, de conformidad con el artículo 1.3 de la misma ley, la competencia para conocer de los hechos presuntamente constitutivos de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia en el presente expediente corresponde a los órganos de la Comunidad Autónoma de Aragón dado que los mismos no son susceptibles de afectar a un ámbito territorial superior al de la misma, ni tampoco al mercado nacional.

SEGUNDO. Objeto del expediente

El objeto del expediente de referencia se concreta, en consecuencia, en analizar desde la perspectiva de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, el comportamiento y las ofertas presentadas por los participantes en el procedimiento de licitación para el otorgamiento de dos autorizaciones de uso especial del dominio público municipal para la explotación de vehículos de movilidad personal compartida (patinetes eléctricos) y, más concretamente, la posible concurrencia en éste de prácticas contrarias a la libre competencia.

TERCERO. Análisis del desarrollo del procedimiento de licitación objeto del expediente

En el análisis en detalle del comportamiento y ofertas presentadas por los participantes en el procedimiento de concurrencia competitiva para la concesión de autorizaciones de uso especial del dominio público municipal para la explotación de vehículos de movilidad personal compartida, debe partirse del doble papel que tiene toda Administración pública ante posibles conductas colusorias entre operadores económicos. Este papel debe reforzarse ante cualquier

proceso de concurrencia competitiva, como es el presente caso, en tanto que la Administración por un lado, debe prevenir y combatir cualquier tipo de actuación ilícita entre operadores económicos que haya podido detectar en la tramitación de esta clase de procedimientos, como pudieran ser acuerdos colusorios entre licitadores, y por otro lado toda Administración pública tanto en la fase de diseño y preparación de procedimientos concurrenciales, como en el desarrollo o ejecución de los mismos, debe evitar introducir restricciones que perjudiquen la libertad de empresa o barreras injustificadas a la libre competencia y adoptar las alternativas más favorecedoras de la competencia o que menos la restrinjan.

A) ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

La fase de diseño y elección del procedimiento resulta fundamental para alentar la existencia de una competencia real entre operadores económicos y beneficiar tanto a los intereses públicos como a los consumidores finales de los servicios ofrecidos. Para tal elección la administración competente deberá valorar la adecuación del procedimiento al objeto pretendido y motivar su adecuación a los principios de transparencia, publicidad y proporcionalidad, dando un trato igualitario y no discriminatorio a los posibles operadores interesados.

En este supuesto concreto, debe *prima facie* valorarse positivamente la elección de un procedimiento de concurrencia competitiva para el otorgamiento de autorizaciones para la explotación en la ciudad de Zaragoza de los patinetes eléctricos. La elección de ese procedimiento por parte del Ayuntamiento, atendiendo al documento del expediente municipal denominado “Memoria relativa a la licitación para otorgar dos licencias de utilización del dominio públicos municipal para la explotación de vehículos compartidos de movilidad personal (patinetes eléctricos)” (Memoria, en adelante) se basa en lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, y en el artículo 80.1 del Reglamento de Bienes, Actividades, Servicios y obras de las Entidades Locales de Aragón, procedimiento que de acuerdo al artículo 83 del citado

Reglamento deberá regirse por lo dispuesto en el mismo así como en la normativa de contratación de las administraciones públicas.

El procedimiento seleccionado previsto en el artículo 92 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, se motiva según se refleja en la Memoria del expediente municipal, en que se trata del otorgamiento de un número limitado de autorizaciones. Particularmente el Ayuntamiento ha limitado a 2 el número de autorizaciones para colocación y explotación de 850 patinetes en la ciudad de Zaragoza. Según la justificación contenida en la memoria, el expediente de licitación objeto de este procedimiento nace con vocación de favorecer el uso de modos de transporte sostenible que supongan una alternativa a la utilización de vehículos a motor. En este contexto, el Ayuntamiento ha considerado conveniente regular la implantación y explotación de los vehículos de movilidad personal compartida, en concreto, patinetes eléctricos, mediante la exigencia de la obtención de la preceptiva autorización por tratarse de una actividad que conlleva un uso demanial que excede del uso común que corresponde por igual a todos los ciudadanos de Zaragoza.

Efectivamente, la intensidad aparejada a la explotación de los vehículos de movilidad personal compartida exige la intervención y modulación de dicha actividad por parte de la administración tutelar del dominio público municipal, en este caso, a través del otorgamiento de licencia como requisito necesario para llevar a cabo la actividad empresarial. No obstante, la exigencia de obtención de licencia puede entenderse, desde la óptica de la libre competencia, como una grave restricción a la entrada de operadores en el mercado dado que una vez alcanzado el número máximo de autorizaciones permitidas por el Ayuntamiento se excluye la entrada de nuevos competidores produciéndose un cierre de mercado. Esta limitación no sólo conlleva consecuencias negativas para las empresas dedicadas a la explotación de vehículos de movilidad personal compartida, sino también para los usuarios que ven mermadas sus posibilidades de elección entre operadores. Esta menor oferta conlleva que se vea disminuida también su capacidad de forzar un precio por servicio más competitivo, en la medida en que las posibilidades de elección se ven reducidas, y disminuye la capacidad de influencia del consumidor, como demandante, en la fijación de precios.

Sin embargo, en este caso concreto, las especiales características de la actividad de explotación de vehículos de movilidad personal compartida en lo que a la utilización del dominio público se refiere, justifican la exigencia a los operadores de un título habilitante para acceder al mercado como medida de protección de un bien jurídico cuyo uso es común a todos, evitando así la sobreocupación de la vía pública y velando por el orden público. Cuestión distinta es la valoración, desde la perspectiva competitiva, de la limitación a dos autorizaciones a otorgar entre todos los operadores interesados en ofrecer el servicio, que será abordada con posterioridad.

B) DISEÑO DEL PROCEDIMIENTO

Tras la elección de un procedimiento de concurrencia competitiva, en su diseño resulta clave la determinación y descripción de los criterios de adjudicación, y más si se tiene en cuenta el desarrollo del procedimiento municipal objeto del presente análisis, en el que en un principio resultó cuanto menos llamativo, e incluso indiciario de posibles conductas colusorias entre competidores, la circunstancia del empate inicial de diez de los once licitadores que concurrieron al proceso de licitación de las autorizaciones. Encontramos que el acta de la mesa de valoración constituida el 11 de febrero de 2019 constató que tras el cálculo de las puntuaciones totales de los licitadores cuyas ofertas fueron admitidas existía un empate entre 10 licitadores, de los 11 que se habían presentado, debiendo por ello pasar a la aplicación de la cláusula prevista en los pliegos para el caso de desempate. Analizada la documentación obrante en el expediente municipal, no se han detectado indicios contundentes sobre posibles conductas colusorias entre licitadores, sino que más bien deduce que el empate se ha producido por el propio diseño de los criterios de valoración recogidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

Ante tal circunstancia no cabe más que recordar y recomendar un perfeccionamiento a futuro en el diseño de las licitaciones municipales, para que las mismas sean más competitivas. Debe resaltarse en primer lugar que en todos los procedimientos competitivos los criterios de valoración deben estar directamente vinculados al objeto del contrato, garantizando una

competencia efectiva entre los licitadores, circunstancia que en este caso parece que no ha llegado a ser plasmada en el diseño de los pliegos y en concreto en los criterios de adjudicación, en los que las ofertas de cada licitador eran valoradas comparativamente sobre los propios medios de cada licitador, dando lugar a que todos obtuvieran la puntuación máxima.

Este empate, que demuestra la deficiencia de una verdadera competitividad en el procedimiento, se ha visto favorecido, además, por la ausencia del criterio de adjudicación que resulta más objetivo, el precio, el cual hubiera permitido determinar la oferta económicamente más ventajosa.

En este punto resulta interesante hacer un pequeño inciso sobre la peculiar circunstancia expuesta como es la de ausencia del precio entre los criterios de adjudicación. Efectivamente el establecimiento de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público municipal es una facultad potestativa del Ayuntamiento, de acuerdo al artículo 20 del texto refundido de la Ley de Haciendas Locales, aprobado mediante Real Decreto 2/2004, de 5 de marzo. De acuerdo a esta facultad, en este caso el Ayuntamiento ha optado por un sistema de autorización de uso especial del dominio público no sujeto a tasa. La justificación que da el Ayuntamiento a la no exigencia de una tasa que redundaría en el incremento de los recursos con los que cuenta la corporación local es que *la existencia de este sistema de movilidad compartida favorece la consecución de los objetivos municipales de movilidad sostenible. Por ello, en la medida en que desde el Ayuntamiento se quiere facilitar la existencia de este sistema de movilidad compartida, no se establece ninguna tasa.* Continúa señalando Ayuntamiento que, en lugar de exigir una tasa, se ha ideado un procedimiento de licitación en que la adjudicación de autorizaciones se lleva a cabo en función de unos criterios de valoración cuya satisfacción supone *un importante coste económico para las empresas [...].*

No obstante, desde la perspectiva de un análisis pro competitivo, este tribunal deja constancia que la no exigencia de una tasa por aprovechamiento especial del dominio público municipal supone un agravio comparativo para aquellos operadores que, llevando a cabo otro tipo de actividades que igualmente suponen un aprovechamiento especial o privativo de la vía pública,

sí deben satisfacerlas, especialmente, si se tiene en cuenta que la explotación de vehículos de movilidad personal compartida (patinetes eléctricos) no conlleva, como ha manifestado el Ayuntamiento en la memoria justificativa, una inversión elevada.

Retomando el análisis global de los criterios de adjudicación, cabe recordar que los mismos deben permitir efectuar una evaluación comparativa del nivel de rendimiento de cada oferta respecto de la ejecución del contrato; sin embargo, ciertos criterios previstos en los pliegos para el otorgamiento de estas autorizaciones son criterios sociales (como, por ejemplo, el porcentaje de la plantilla de la empresa con contrato indefinido; o la contratación de personas con discapacidad criterio de adjudicación específico que será aplicable para el caso de empate) siendo difícilmente evaluable como esos criterios pueden mejorar el nivel de rendimiento en la ejecución del contrato y llegando por ello incluso a constreñir el principio de libre empresa. Todo ello permite afirmar que, en este caso concreto, el establecimiento de los criterios de adjudicación del procedimiento de concurrencia no ha sido apropiado para potenciar una competencia efectiva entre licitadores, dando lugar a la predictibilidad de la licitación y a que sea la cláusula social del criterio de desempate la determinante para el otorgamiento de las autorizaciones.

Finalmente, sobre el contenido de los pliegos y desde el punto de vista competitivo, también merece una reconsideración por el Ayuntamiento la previsión de los criterios de solvencia exigidos a los licitadores como requisito previo para ser admitidos en el proceso, por un lado dicha exigencia resulta contradictoria con la afirmación, defendida por el Ayuntamiento relativa a que este expediente *«no se identifica con un expediente de contratación, sino que simplemente responde a la necesidad de ordenar el uso especial del dominio público, por cuenta y riesgo de las mercantiles interesadas»*.

Por otra parte, la exigencia de criterios de solvencia económica y financiera, así como técnica y profesional, en el expediente que nos ocupa pueden constituir una barrera de entrada al mercado. Estos criterios aparecen previstos en la normativa sobre contratos del sector público como fórmula de garantía, previa a la adjudicación, de la correcta ejecución contractual y del

cumplimiento de las condiciones exigidas en el contrato. Por estas razones y dado que el objeto del presente expediente según afirmaciones del Ayuntamiento no se identifica con un procedimiento de contratación pública, la exigencia de este tipo de requisitos, en particular en este caso la exigencia de un seguro de responsabilidad por riesgos profesionales por un importe mínimo de 300.000€ a aquellas empresas que optan al otorgamiento de la autorización de aprovechamiento especial del dominio público, se erige como una intervención en el mercado de la explotación de vehículos de movilidad personal compartida que traba la libre entrada al mercado por parte de nuevos operadores.

Cuestión distinta es que el Ayuntamiento exija a las mercantiles que finalmente obtengan la autorización determinadas condiciones de explotación de la misma, entre las que se puedan incluir algunos de los considerados como criterios de solvencia en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

C) NÚMERO Y CONTENIDO DE LAS AUTORIZACIONES.

Como ya se ha expuesto, el Ayuntamiento ha limitado a 2 el número de autorizaciones a otorgar para explotar el alquiler de patinetes, justificando esta cantidad en el apartado cuarto de la Memoria. Entre los aspectos que ha valorado el Ayuntamiento para la fijación del número de dos autorizaciones destaca que ha tenido en cuenta los datos de la encuesta de movilidad realizada los meses de febrero a abril de 2017 en el marco de la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza. Tomando como referencia dichos datos, así como la tendencia observada en la utilización de los distintos medios de transporte, el Ayuntamiento realizó previsiones que, atendiendo a las afirmaciones de la Memoria, apuntan a un incremento en el uso de vehículos alternativos, entre ellos, los de movilidad personal compartida, como es el caso de los patinetes eléctricos. En razón de estas estimaciones, se ha previsto una utilización de patinetes eléctricos en 2019 de 8.950 usos/día, por lo que el Ayuntamiento entiende que el número de vehículos que deben ser implantados es de un mínimo de 895 y un máximo de 2.983 debido a que la ratio de utilización diaria oscila entre los 3 y los 8 usos diarios por patinete. Dado que los datos de referencia se han obtenido en base a

previsiones, la corporación local ha considerado conveniente establecer, dentro de la horquilla a la que se acaba de hacer referencia, un número inicial ampliable durante el tiempo de vigencia de las autorizaciones en razón de las necesidades que se detecten. En este sentido, el Ayuntamiento fijó ese número en 1.700 patinetes, ampliables a 3.400. Estos 1.700 patinetes, ampliables a 3.400, serán gestionados por aquellas empresas que, dedicadas al sector, hayan obtenido la oportuna autorización a resultas del procedimiento de licitación, planteándose a continuación la cuestión de cuantificar el número de autorizaciones de uso especial de dominio público encaminadas a la implantación y explotaciones de este tipo de vehículos de movilidad personal compartida. A este respecto, el Ayuntamiento ha hecho, entre otras, las siguientes consideraciones:

- La existencia de un número elevado de empresas de alquiler de patinetes operando en la vía pública podría generar una sobreocupación del espacio público [...]. Sin regulación municipal, el escenario a corto plazo más probable iba a ser el de un número de patinetes en la vía pública muy superior al necesario, teniendo en cuenta además que las inversiones de adquisición de patinetes no son elevadas y la propia voluntad que estas empresas habían comunicado al Ayuntamiento.

- [...] Se considera razonable limitar el número de patinetes en la vía pública, optimizando la ocupación del espacio público y buscando un equilibrio entre dicha ocupación y la disponibilidad de patinetes eléctricos para su alquiler.

- La existencia de un elevado número de empresas, a pesar de generar una oferta más diversa para el usuario, también complica la utilización de este sistema, el cual se basa en la facilidad de encontrar el patinete más cercano al punto donde uno se encuentra. Si hubiera, por ejemplo, diez empresas operando, habría que consultar en 10 aplicaciones diferentes donde está el patinete más cercano, lo que obviamente no es operativo.

En razón de estas consideraciones, el Ayuntamiento ha decidido limitar el número de autorizaciones a dos. De esta manera, señala el Ayuntamiento, *se logra optimizar la ocupación del espacio público y hacer más fácil el uso de este sistema de movilidad compartida*. La limitación a dos empresas es también coherente, en opinión de la corporación municipal, con

el número máximo de patinetes que se van a permitir dado que en caso de no limitar el número de empresas *habría que dividir este número de patinetes entre las empresas interesadas, lo cual haría económicamente inviable la explotación de un número tan reducido de patinetes por parte de una única empresa, además de operativamente ineficiente.*

Este Tribunal, si bien no ha apreciado conductas susceptibles de ser consideradas infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, considera empero que, en aras de fomentar una actuación pro competitiva de la Administración pública, determinadas actuaciones del Ayuntamiento pueden ser objeto de mejora.

En primer lugar, debe remarcarse que en la distribución de las autorizaciones de uso de estos vehículos encontramos una doble barrera o restricción: una primera al establecer un número máximo de autorizaciones y, especialmente, una segunda por el reducido número de operadores económicos que podrán operar en el mercado como son dos autorizaciones. Atendiendo a la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los Servicios en el mercado interior y a su desarrollo en nuestro ordenamiento jurídico interno a través de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, estas restricciones requerirían de una justificación lo suficientemente motivada por parte del Ayuntamiento, en la que se acredite con detalle la necesidad y proporcionalidad de tales restricciones.

Considerando el marco jurídico aplicable al desarrollo de esta actividad económica, se puede admitir, tal y como expone el Ayuntamiento, que existan razones imperiosas de interés general, como el mantenimiento del orden público, seguridad vial y adecuado uso y aprovechamiento del dominio público, en las que se pueda justificar la modulación del número de vehículos de movilidad personal compartida (patinetes eléctricos) por cuanto supone un aprovechamiento de la vía pública que excede del común que corresponde a todos. Tal y como señala la citada memoria, la intensidad en el uso del dominio público aparejada a esta actividad económica podría abocar, de no estar sujeta a modulación ninguna por parte de la administración titular, a una sobreocupación de las vías públicas que redundaría en una

merma en el uso y disfrute que, como ya se ha avanzado, corresponde a todos, además de a otras dificultades en términos de accesibilidad y trazabilidad de itinerarios que discurran por las aceras.

Dicho lo cual, este Tribunal considera que la justificación del Ayuntamiento para la determinación de un número concreto de autorizaciones tendría que haber sido más rigurosa, por ejemplo el estudio de movilidad en el que se basa solamente recoge datos de 3 meses, y por otro lado podría haber optado por un sistema de licencias flexibles en atención a la demanda, en el sentido de que dentro de un año podría revisarse el número atendiendo a datos reales del uso de este vehículo, y no ofrecer una posible ampliación de autorizaciones con un número máximo y cerrado; y todo ello porque el cálculo cerrado de este número de autorizaciones podría tener consecuencias negativas para los usuarios, en tanto que un aumento considerable de demanda, sin aumento proporcional de autorizaciones, podría conllevar probablemente un incremento del precio de los servicios.

En este sentido, una vez cifrado el número máximo permitido de patinetes eléctricos permitidos en 1.700, ampliables a 3.400 en caso de advertirse necesidad, el Tribunal entiende, y en esto discrepa de la justificación del Ayuntamiento, que dicha limitación es suficiente modulación para evitar la sobreocupación del espacio público municipal. Es decir, se considera que la limitación en el número de vehículos de movilidad personal compartida es instrumento suficiente para evitar que de la explotación de esta actividad por parte de las empresas autorizadas para ello se derive perjuicio alguno tanto para el municipio como para los ciudadanos, salvaguardándose los intereses de orden público. Esta limitación en el número de patinetes eléctricos debe, además, ser entendida en unión a la sujeción a las condiciones de establecimiento y explotación de la actividad que conlleva la obtención de la preceptiva autorización por parte de las empresas, como bien indica el Ayuntamiento. Con todo, la exigencia de obtención de autorización, y las condiciones de ejercicio ínsitas a ésta, así como la limitación en el número de patinetes eléctricos son medidas suficientes para garantizar un adecuado desarrollo de la actividad económica de que se trata no sólo en términos de

utilización equilibrada del dominio público, sino también de respeto a los principios de la libre competencia.

Por ello, la previsión de otra limitación, como es el establecimiento de tal reducido número de empresas, fijándolo en dos, que puedan optar a las autorizaciones, adolece en opinión del Tribunal de una insuficiente justificación en el expediente, constituyendo la principal traba para una competencia real en el mercado entre operadores económicos del sector.

El TDCA entiende que es inadecuado limitar el número de autorizaciones a dos, pudiendo llegar incluso a la situación de haberse exigido la obtención de una autorización por vehículo de movilidad compartida, esto es, pudiendo haberse otorgado 1.700 autorizaciones, ampliables a 3.400, en su caso. Para la definición y rigurosa motivación del procedimiento de otorgamiento de estas autorizaciones, dentro del respeto a lo establecido en el artículo 80.1 del Reglamento de Bienes, Actividades, Servicios y Obras de Entidades Locales de Aragón, aprobado mediante Decreto 347/2002, de 19 de noviembre, del Gobierno de Aragón, era necesario haber realizado un exhaustivo estudio del mercado de patinetes eléctricos en la ciudad de Zaragoza que analizase el número de vehículos en circulación con carácter previo a su limitación, número y entidad de las empresas que estaban operando en el mercado, comparativa de precios según empresas, entre otros datos. A la vista de estos datos, la definición del procedimiento de otorgamiento de autorizaciones podría haber sido más preciso.

Entre otras opciones más competitivas que podría haber elegido el Ayuntamiento cabe resaltar:

- Para el caso de que la proporción de solicitudes fuera equilibrada en relación con el número de autorizaciones a otorgar, se podría haber optado por un procedimiento de licitación en que se otorgaran autorizaciones a todas aquellas empresas que, cumpliendo los requisitos establecidos por el Ayuntamiento, hubieran concurrido al mismo. Efectivamente, verificado el cumplimiento de los requisitos exigidos para la explotación de

la actividad, se habrían otorgado autorizaciones de forma equitativa entre todas las licitadoras, salvo que alguna de las licitadoras se manifestara en desacuerdo con ese reparto por exceder el número de autorizaciones a las que deseara optar o por ser un número de autorizaciones para ella no viable económicamente, en cuyo caso con las remanentes se habría podido proceder al mismo reparto equitativo.

· Para el caso de que esa proporción entre solicitudes y autorizaciones no existiera, podría haberse optado por un sistema de subasta que hubiera permitido introducir un cierto grado de competencia en el mercado fruto de la rivalidad entre operadores en la adjudicación de las autorizaciones, tal y como reseña el «Informe de Regulación sobre la Regulación municipal de los servicios de bikesaring y motosharing» de la Autoridad Catalana de la Competencia.

En relación con las consideraciones aducidas por el Ayuntamiento para haber optado por una limitación de las autorizaciones a dos, cabe reseñar que la sobreocupación de la vía pública se produce únicamente si no se limita el número de vehículos autorizados. No es necesario limitar el número de operadores, o limitarlo lo menos posible para favorecer una mayor tensión competitiva entre operadores económicos interesados en el mercado, dado que los mismos no podrán explotar más patinetes eléctricos que aquellos para los que hayan obtenido autorización. No limitando el número de empresas, o limitándolo en el menor grado posible, se favorece el que operen las reglas de oferta y demanda del servicio y, en consecuencia, se prima que se establezcan en el mercado las empresas más competitivas y que ofrezcan mejores condiciones de uso para los consumidores y para el mismo Ayuntamiento. Además, fomentar la entrada de operadores en el mercado evita posibles conductas colusorias entre los mismos con el fin de repartirse el mercado, incrementar precios, descuidar la calidad del servicio prestado, etc.

En lo que respecta a la justificación dada por el Ayuntamiento para limitar a tan reducido número las autorizaciones otorgadas, relativa a que un mayor número de empresas proveedoras del servicio supondría una mayor complicación del sistema, cabe mencionar que

dicha mayor complicación rivaliza con un precio, probablemente, más competitivo. Desde la óptica del consumidor, considerando que la actividad que nos ocupa no está dirigida a aquellos estratos de población que podrían encontrar mayor dificultad en la búsqueda de información en aplicaciones informáticas por razones de edad, es preferible optar a una mayor oferta de servicios con distintos precios que, a la postre, tiendan a ser más competitivos, que optar por una presunta mayor facilidad de consulta que redunde, indirectamente, en precios por servicio más elevados.

Por todo ello, se insta al Ayuntamiento a que en la tramitación de futuros expedientes que incluyan restricciones en el número de operadores autorizados para desarrollar un servicio o actividad pública, y en concreto el caso que nos ocupa de autorización de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida, se incluya una justificación suficientemente motivada y proporcional a las necesidades de limitación de la oferta, que garanticen en todo caso una competencia real en el mercado entre los operadores económicos del correspondiente sector.

Finalmente, la viabilidad económica de esta actividad por parte de las empresas, aludida por el Ayuntamiento como justificación también para la limitada oferta de autorizaciones, es una cuestión que debe ser ajena al Ayuntamiento. Efectivamente, deben ser las empresas interesadas en el establecimiento y explotación de vehículos de movilidad personal compartida las que, en razón de su posición en el mercado, decidan si a resultas de la correspondiente adjudicación de autorizaciones es una actividad viable económicamente para ellas o no. De otro modo, el Ayuntamiento está interviniendo en el mercado de una forma absolutamente innecesaria y dañina para la libre competencia.

D) DURACIÓN

La duración máxima del aprovechamiento especial a que da derecho la autorización se ha fijado en dos años, prorrogables en uno más. Esta duración es conforme a la normativa aragonesa atinente a este tipo de licencias. En razón de la competencia exclusiva de la

Comunidad Autónoma de Aragón prevista en el artículo 71.5.^a del Estatuto de Autonomía de Aragón, el Reglamento de Bienes, Actividades y Obras de las Entidades Locales de Aragón, aprobado mediante Decreto 347/2002, de 19 de noviembre, del Gobierno de Aragón, señala en su artículo 80.3 que *no podrán otorgarse licencias por plazo superior a diez años*. Dispone el Ayuntamiento que la duración se ha establecido considerando el carácter novedoso de este tipo de actividad y, consecuentemente, la falta de datos que permitan prever la evolución de la misma, así como la escasa inversión necesaria para su implantación. Desde la estricta perspectiva de la libre competencia, y debido a idénticas razones que las aludidas por el Ayuntamiento, habría sido más recomendable fijar esta duración en un año, prorrogable a dos. La facilidad con la que la actividad puede ser iniciada, así como finalizada, permite una duración menor de las licencias que favorezca el flujo de distintos operadores, especialmente si se tiene en cuenta, tal y como señala la propia memoria, que han sido muchas las empresas dedicadas a esta actividad que han mostrado, y así manifestado a la corporación municipal, su intención de establecerse en Zaragoza. Disminuir la duración de la autorización supone aumentar la frecuencia de licitación de estas autorizaciones y, con ello, favorecer una mayor concurrencia de operadores interesados en explotar esa actividad.

Favorece también la posibilidad de que el Ayuntamiento implemente nuevas condiciones, exigibles para la obtención de la autorización, que redunden en una mayor calidad del servicio prestado a los usuarios finales y en una mayor salubridad económica del sector. Una duración de un año, ampliable como máximo a dos, es un horizonte temporal más que razonable para que las empresas a las que se haya otorgado la preceptiva autorización obtengan rentabilidad de la explotación de vehículos de movilidad personal compartida, habida cuenta, de nuevo, la escasa inversión necesaria para su puesta en marcha, y más aún si se tiene en consideración que las empresas adjudicatarias de las licencias no deben pagar tasa o precio alguno al Ayuntamiento como consecuencia de su obtención y explotación.

Por otro lado, en el caso de que la empresa autorizada no obtenga la rentabilidad deseada, un plazo de un año supone un menor compromiso de su viabilidad económica de forma que,

llegado el vencimiento, podría renunciar a la prórroga, no anclándose a un resultado de ejercicio desfavorable.

E) PRECIOS

Respecto a los precios por servicio propuestos por las 10 empresas licitadoras, el pliego de cláusulas administrativas particulares facilitado por el Ayuntamiento, en su epígrafe 10, exige como contenido propio del sobre 1 (documentación administrativa) una “*memoria económica de gestión*” comprensiva de una estimación de los ingresos y gastos de la explotación, pero no se refiere específicamente a la obligación de incluir planes de precios.

La brevedad con la que el pliego describe el contenido necesario de la memoria económica, traslada una cierta discrecionalidad de elaboración del documento a las licitadoras que, a su vez, se ha traducido en 10 memorias totalmente distintas, abordadas desde diferentes ópticas, que hace difícil la comparativa de precios por servicio sencillamente porque la mayoría de licitadoras no los consideró como contenido necesario de esa «estimación de ingresos» a la que sí alude el pliego. Por esta razón el análisis queda circunscrito a las 4 licitadoras que ofrecieron información sobre los precios por servicio que estimaban aplicar de haber resultado adjudicatarias. De dicha información resulta lo siguiente:

EMPRESA	P fijo	P variable/min
REBY RIDES, S.L. y NOVO REHUM, S.L.U. (REBY)	1,00 €	0,15 €
ALMA MOBILITY, S.L. y URBANO BERNABÉ MANUFACTURING, S.L. (ALMA)	0,83 € (IVA excluido)	0,12 € * (IVA excluido)
FOURTH KIND MOBILITY, S.L. (FOURTH KIND)	1,00 €	0,15 €
ALOSA AUTOCARES Y AUTOBUSES, S.L.U. y ESKAY MOBILITY, S.L. (ALOSA)	0,826 € (IVA excluido)	0,124 € (IVA excluido)

Cuadro 1: Precio por servicio estimado por licitadoras

*La contestación del Ayuntamiento contiene una errata, señalan como precio variable de la empresa ALMA MOBILITY, S.L. y URBANO BERNABÉ MANUFACTURING, S.L. 0,15 € (IVA excluido) cuando la memoria económica de gestión en su epígrafe 2 «Hipótesis consideradas en el modelo» señala un precio de 0,12 € (IVA excluido) por minuto de uso.

Analizados el tramo fijo y variable de los precios considerados en las previsiones económicas de las cuatro licitadoras se observa una identidad total en los mismos. Dicho esto, cabe recordar que el precio que las licitadoras estimaban aplicar al servicio de arrendamiento de vehículos de movilidad compartida en el caso de resultar adjudicatarias no fue en ningún momento un elemento determinante en la licitación por la que se otorgaron las dos autorizaciones de uso especial del dominio público. Dicha información fue solicitada como parte de la documentación administrativa incluida en el sobre 1, no siendo susceptible de valoración a efectos de adjudicación. No obstante, si bien es cierto que desde la estricta perspectiva del procedimiento de licitación la coincidencia en la previsión de precios por parte de las citadas empresas no reviste mayor gravedad, no es menos cierto que, de haber resultado adjudicatarias de las autorizaciones dos de estas cuatro empresas, habría resultado un mercado en el que la capacidad de elección del consumidor con base en el precio habría estado excluida de inicio.

Cuestión esta que, sin ser la analizada en el procedimiento principal, adquiere especial relevancia desde el prisma de la defensa de la libre competencia por cuanto una supuesta coincidencia en los precios por servicio previstos por las licitadoras podría haber resultado en la práctica, a resultas de la adjudicación, en la exclusión de la libre fijación de precios por parte

de las adjudicatarias y, consecuentemente, en la privación del libre juego de la oferta y la demanda como factor determinante de esa fijación de precios por parte de los operadores en el mercado del servicio de arrendamiento de vehículos de movilidad compartida.

A la luz del anterior análisis de precios, resulta comprensible plantearse la posibilidad de que dichas empresas hubieran alcanzado algún acuerdo previo respecto a los precios por servicio que finalmente serían aplicados por quienes resultasen adjudicatarias. No obstante, la limitada información a la que se ha tenido acceso impide extraer conclusiones firmes sobre un posible acuerdo en la fijación de precios por parte de las empresas que participaron en la licitación para el otorgamiento de las dos autorizaciones de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida.

Sin embargo, un posible escenario de coincidencia en el precio de la prestación de este servicio de alquiler de patinetes por las empresas que lo ofrecían en la ciudad de Zaragoza antes de la licitación de dos autorizaciones de uso especial del dominio público objeto de este procedimiento, sí que podría resultar indiciario de un posible pacto entre empresas que en ese momento sí que hubiera podido constituir una conducta contraria a la libre competencia y perjudicial a los usuarios del servicio, situación que si se considera de interés podría promover la realización de un análisis o estudio sobre esa situación.

Por otro lado, es necesario también realizar un análisis de los precios que las empresas finalmente adjudicatarias aplican al servicio de arrendamiento de patinetes. A este respecto, el Ayuntamiento ha informado de los precios relacionados a continuación, indicando que ambas empresas lanzan diferentes campañas o promociones:

CIRC (KOKO KICKSHARING, S.L.)*		
Tarifa único uso	Desbloqueo	1,00 €
	Por minuto	0,20 €
Pases diarios	1 hora	6,00 €
	6 horas	10,00 €
	24 horas	25,00 €
Plan light	Mensual	9,99 €
	Desbloqueo	Ilimitados
	Por minuto	0,15 €
Plan smart	Mensual	24,99 €
	Desbloqueo	Ilimitados
	30 minutos gratis/día (L a V)	
Plan star	Mensual	49,90 €
	Desbloqueo	Ilimitados
	60 minutos gratis/día (L a D)	

REBY RIDES, S.L. y NOVO REHUM, S.L.U. (REBY)		
Tarifa único uso	Desbloqueo	1,00 €
	Por minuto	0,15 €
Plan semanal (precio original 24,99€)		14,99 € Viajes ilimitados hasta 20/viaje
Plan mensual (Precio original 69,99€)		39,99 € Viajes ilimitados hasta 20/viaje

Cuadro 2: Precio por servicio aplicado por las actuales adjudicatarias

*Señala el Ayuntamiento en su contestación que la empresa KOKO KICKSHARING, S.L. en la actualidad se denomina CIRC.

En cuanto al uso único, ambas adjudicatarias coinciden en el precio aplicado al desbloqueo del patinete, 1,00€, no así en la tarifa aplicada por minuto de utilización. Efectivamente, CIRC ofrece un precio de 0,20€/minuto y REBY 0,15€/minuto. Esta diferencia en la parte variable del precio del arrendamiento de vehículos de movilidad compartida supone que, para aquellos usos de duración inferior a 60 minutos, el precio ofertado por REBY sea más rentable, pudiendo suponer un ahorro para el consumidor de hasta 2,95€ (considerando una duración de 59 minutos). Alcanzada la hora de duración de uso, sin embargo, los pases diarios ofrecidos por CIRC suponen una variación en el precio efectivo por minuto de utilización de vehículos de movilidad compartida. Así, dependiendo del tiempo de utilización del patinete que pretenda el consumidor resulta más rentable la contratación del pase diario ofrecido por CIRC, en sus distintas modalidades de duración, incluso si no se llega a agotar el tiempo de uso disponible con dicho pase:

Duración uso	Precio CIRC (por minuto)	Precio REBY (por minuto)
<1h	0,20 €* 0,08 €* 0,03 €* 0,02 €* 0,15 €	0,15 €
≥1h	0,08 €* 0,15 €	0,15 €
6h	0,03 €* 0,15 €	0,15 €
24h	0,02 €* 0,15 €	0,15 €

Cuadro 3: Precio por minuto de uso de los patinetes si se contrata pase diario

*Metodología de cálculo: se ha considerado el precio del pase diario, se ha descontado el precio de desbloqueo que habría que satisfacer si no se contrata el pase diario y se ha dividido por el número de minutos del pase. Ejemplo para el pase diario de 1 h de duración: (6€ - 1€ desbloqueo)/60 minutos = 0,08€/minuto.

No obstante lo anterior, es razonable pensar que en la elección del consumidor influirán otros factores, además del precio efectivo por minuto, sobre los que no disponemos de información, como podría ser el hecho de que el uso del patinete por el tiempo contratado con el pase deba realizarse de manera ininterrumpida o que la contratación del pase deba hacerse con antelación y no de forma inmediata, entre otras. En cualquier caso, atendiendo a los datos disponibles que muestran diferencias apreciables en la parte variable del precio del arrendamiento de vehículos de movilidad compartida, así como una razonable diversidad de planes y ofertas, no parece que exista un acuerdo colusorio de precios entre las empresas adjudicatarias.

Como conclusión, del análisis de los precios por uso único y de los planes semanales y mensuales ofrecidos por las dos actuales adjudicatarias de la autorización de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida, con las salvedades y la cautela que exigen el volumen de información disponible, este Tribunal considera que el mercado del servicio de arrendamiento de patinetes en la ciudad de Zaragoza cuenta en la actualidad con una oferta relativamente amplia de modalidades de servicio entre las que el usuario puede encontrar la que mejor se adecue a sus necesidades, dentro de la lógica limitación que supone Asimismo, atendiendo a los datos analizados, se considera que no puede hablarse de la existencia de un acuerdo de precios entre las empresas que ofrecen este servicio.

Teniendo en cuenta todo lo dicho hasta ahora, y considerando que las autorizaciones de uso especial del dominio público para la explotación de vehículos de movilidad compartida fueron

adjudicadas por un plazo de dos años prorrogable en uno más y que por tanto las licitaciones para el otorgamiento de este tipo de autorizaciones se van a suceder con relativa frecuencia, este Tribunal reitera al Ayuntamiento de Zaragoza la conveniencia de incluir en futuras licitaciones el precio por servicio como criterio de valoración, que no sólo aporta objetividad a la evaluación de las proposiciones, sino que además tiene una gran repercusión para el consumidor dado que la mayor competencia en el mercado en términos de precios redundará en una mayor calidad del servicio y un precio final más ajustado a la demanda.

En el caso de que no se elija esta opción para futuras licitaciones, al menos se debería establecer el precio por servicio como documentación administrativa de la licitación correspondiente, que permita mediante unas comprobaciones preliminares detectar posibles conductas colusorias prohibidas o actuaciones contrarias a la libre competencia en los mercados. A tal respecto, este Tribunal por conducto del Servicio de Defensa de la Competencia, queda a la total disposición del Ayuntamiento para un eventual análisis previo de futuros pliegos, en aras de la necesaria colaboración interadministrativa, que permita promover una efectiva competencia en este y otros mercados en los que la citada corporación local intervenga en el ejercicio de las potestades administrativas que le son propias.

CUARTO. – Competencia para dictar la resolución relativa a este procedimiento

La competencia para adoptar la decisión de no incoar un procedimiento sancionador por no concurrir indicios suficientes de la existencia de una infracción de los artículos 1, 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia, corresponde al Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón a propuesta de la Dirección General de Economía (Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón). Así lo dispone el artículo 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, conforme al que *“El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, 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 esta ley y el archivo de las actuaciones cuando considere que no hay indicios de infracción de la Ley”*.

En consecuencia, y de conformidad con la Disposición adicional octava de la misma Ley, la traslación de esta disposición a los órganos aragoneses de defensa de la competencia determina que la competencia para decidir sobre la no incoación del expediente contra el Ayuntamiento de Zaragoza corresponde al Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, a propuesta de la Dirección General de Economía, a la que corresponde el ejercicio de las funciones de Servicio de Defensa de la Competencia de Aragón, conforme se deduce del artículo 10 del Decreto 29/2006, de 24 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se crean y regulan los órganos de Defensa de la Competencia de Aragón, y del artículo 9 del Decreto 29/2020, de 11 de marzo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Estructura Orgánica del Departamento de Economía, Planificación y Empleo.

Por todo cuanto antecede, vistos los artículos de la normativa aplicable y los demás de general aplicación, y de conformidad con los fundamentos jurídicos arriba referenciados, el Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón

ACUERDA

PRIMERO. No acordar la incoación de un procedimiento sancionador en el expediente con referencia 01/2019/COM por no haber constatado indicios razonables de infracción de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y proceder, en consecuencia, al archivo de las actuaciones realizadas en aplicación de lo dispuesto en el artículo 49.3 de la citada ley.

SEGUNDO. Recomendar al Ayuntamiento de Zaragoza, en aplicación del artículo 3.h) del Decreto 29/2006 del Gobierno de Aragón, que las indicaciones desarrolladas en el fundamento de derecho tercero del presente Acuerdo sean implementadas en las sucesivas licitaciones que, de naturaleza análoga a la analizada en la presente propuesta de resolución, sean llevadas a cabo con el objetivo de fomentar la concurrencia entre licitadores y la competencia en los mercados.

Comuníquese este Acuerdo al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a las partes, haciéndoles saber que el mismo pone fin a la vía administrativa y que se puede interponer contra él recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.