

RESOLUCIÓN (Expte. S/DC/0583/16, ATESA vs AENA)

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

Dña. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Josep María Guinart Solá

Dña. Clotilde de la Higuera González

Secretario

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 24 de Abril del 2017

LA SALA DE CCOMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición ut supra, ha dictado esta RESOLUCIÓN en el marco del Expediente Sancionador S/DC/0583/16 ATESA vs AENA.

Ha sido Ponente el Consejero Don Fernando Torremocha y García-Sáenz.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Este Expediente Sancionador S/DC/0583/16 ATESA vs AENA la fue turnado al Ponente el día 10 de Marzo de este corriente año 2017.

SEGUNDO.- AUTOTRANSPORTE TURISTICO ESPAÑOL S.A. (ATESA) el día 21 de Abril del 2016 **Formula Denuncia** contra AENA AEROPUERTOS (AENA) “por supuestas prácticas restrictivas de la competencia, consistentes en un posible abuso de posición de dominio contrario al Artículo 2 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y Artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea” (folios 1 al 301).

Según la denunciante “AENA habría cometido un presunto abuso de posición de dominio en **la fijación** de las condiciones contenidas en el Pliego publicado en Enero 2016 para la Contratación de Arrendamiento de superficies destinadas a la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor y otras actividades complementarias en la red de aeropuertos de AENA (Expediente C/DEC/219/15)”.

Según la denunciante “en esta nueva Licitación, la Renta Fija Mensual exigida a los licitadores se ha incrementado más del 50% de media en los principales

aeropuertos de pasajeros en España y la Renta Variable (canon variable) ha aumentado el 78%, pasando del 4,5% de la facturación mensual obtenida en cada aeropuerto al 8%” (folio 13).

Según la denunciante *“las condiciones excesivas exigidas por AENA han obligado a las compañías de alquiler de vehículos a renunciar a presentar ofertas en determinados aeropuertos”. Y señala que por ello “no ha podido presentar oferta en 8 de los 21 aeropuertos donde ya estaba presente” (folio 9).*

-----0-----

La denunciante solicitó la **Adopción de Medidas Cautelares** consistentes en:

Suspender el proceso de licitación iniciado por AENA con el número C/DEC/219/15 y que contiene las condiciones consideradas abusivas.

Extender temporalmente las condiciones actualmente aplicadas por AENA para el alquiler de espacios comerciales en los aeropuertos españoles.

TERCERO.- La Dirección de Competencia acordó llevar a cabo una **Información Reservada** referencia S/DC/0583/16, con objeto de determinar si podía haber indicios de infracción en los hechos denunciados y si concurrían las circunstancias que justificasen la incoación de un expediente sancionador.

Al efecto, el día 13 de Junio del 2016 la Dirección de Competencia **Requirió Información** a la denunciada AENA (folios 302 a 306) relativa *“a las condiciones económicas recogidas en el Pliego del Expediente de Contratación C/DEC/219/15 y, asimismo, que explicase los criterios de fijación de los importes de los parámetros Renta Mensual Fija y Renta Variable ; que facilitase información sobre las ofertas presentadas en este proceso de licitación y en el inmediatamente anterior; e informase sobre los ingresos derivados de las concesiones de espacios aeroportuarios y, en particular, de las concesiones para las empresas de alquiler de vehículos”.*

AENA solicitó ampliación del plazo, en escrito de 21 de Junio del 2016, lo que le fue concedido el 24 de Junio. Con fecha 12 de Julio del 2016 tuvo entrada el escrito-respuesta (folios 325 a 560).

-----0-----

Por consecuencia de ello, la Dirección de Competencia el día 13 de Septiembre del 2016 realizó dos nuevos requerimientos de información. El primero a AENA con el fin de que aclarase algunos extremos de su contestación al anterior requerimiento de información (folios 567 a 569); y el segundo a ATESA para que aclarase algunos datos de su escrito de denuncia.

CUARTO.- La Dirección de Competencia el día 9 de Marzo del 2017 ha elevado a esta Sala de Competencia la siguiente **PROPUESTA**

A la vista de todo lo anterior y de acuerdo con lo previsto en el Artículo 49.3 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, se propone la no incoación de procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones por considerar que no existen indicios racionales de que las condiciones económicas recogidas en el Pliego del Expediente de Contratación C/DEC/219/15 AENA supongan una infracción del Artículo 2 de la Ley 15/2007, ni del Artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Elévese esta Propuesta de Archivo al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, junto con la denuncia y las actuaciones practicadas, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 27 del Reglamento de Defensa de la Competencia aprobado por el Real Decreto 261/2008 de 22 de Febrero.

HECHOS PROBADOS

PRIMERO.- Son partes en este Expediente Sancionador

1º la denunciante AUTOTRANSPORTE ESPAÑOLA S.A. (ATESA) proveedor de servicios de alquiler de vehículos, con Oficinas en las principales ciudades de España. A la fecha de la denuncia tenía arrendados, a la denunciada AENA, espacios comerciales y zonas de aparcamientos en 21 aeropuertos españoles y en 34 estaciones de tren, en España.

Forma parte del Grupo ENTERPRISE que opera en España bajo las marcas ENTERPRISE, NATIONAL y ALAMO. El Grupo presta servicios de alquiler de vehículos a empresas y clientes particulares en todo el mundo y está presente en más de 75 países (folio 2).

2º la denunciada AENA S.A., (anteriormente denominada Aena Aeropuertos S.A.) es una sociedad estatal que gestiona en España todos los aeropuertos de interés general y los helipuertos. Pertenece al Ente Público Empresarial AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, que depende del Ministerio de Fomento.

Se configura como una Sociedad mercantil estatal de las previstas en el Artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de Noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, a la que se le encomienda la gestión y explotación de los servicios aeroportuarios de la red de aeropuertos, integrada por aeropuertos y helipuertos, gestionados hasta ese momento por AENA.

En cuanto a su régimen jurídico, AENA S.A., se rige por lo dispuesto en la legislación mercantil, sin perjuicio de la normativa administrativa que le es de aplicación y de las especialidades previstas en el Artículo 8 del Real Decreto Ley 13/2010.

Tras la modificación legislativa ex Ley 18/2014 de 15 de Octubre se le aplica el mismo régimen de contratación previsto para ENAIRE, teniendo la consideración entre

sí y con respecto a la Administración General del Estado “de empresas asociadas” a los efectos de la Ley 3/2007 de 30 de Octubre sobre Procedimientos de Contratación en los Sectores del Agua, la Energía, los Transportes y los Servicios Postales.

SEGUNDO.- La presunta conducta abusiva afectaría al mercado de las concesiones para la explotación de espacios para la prestación de servicios de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos, dado que AENA es el único operador que puede hacerlo.

No obstante, el mercado en el que se producirían los efectos del supuesto abuso sería el mercado aguas debajo de prestación de servicios de alquiler de vehículos sin conductor y actividades complementarias, **en el que AENA no puede considerarse como operador.**

TERCERO.- En este Expediente Sancionador S/DC/0583/16 la Dirección de Competencia ha concretado los siguientes:

1º en orden a la Contratación, AENA ha sacado a concurso 218 licencias en 39 aeropuertos, por un período de 6 años con dos posibles prorrogas de un año cada una; licitación que se desarrolla bajo el número de Expediente C/DEC/219/15, y cuyas condiciones se rigen por lo dispuesto en el “*Pliego para la Contratación de Arrendamiento de superficies para la explotación de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor y otras actividades complementarias en la red de aeropuertos de Aena, S.A.*”, en adelante “el Pliego” (folios 343 a 558)¹.

Dicha contratación tiene por objeto “*Regular el régimen de actividad de Alquiler de vehículos sin conductor y otras actividades complementarias en los 39 aeropuertos de Aena, S.A. siguientes:*

A Coruña, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Almería, Asturias, Badajoz, Barcelona-El Prat, Bilbao, Ceuta, El Hierro, Fuerteventura, Girona Costa Brava, Gran Canaria, Federico García Lorca Granada-Jaén Ibiza, La Gomera, La Palma, Lanzarote, León, Logroño-Agoncillo, Málaga-Costa del Sol, Melilla, Menorca, Murcia-San Javier, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, San Sebastián, Seve Ballesteros Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria, Zaragoza” (folio 344).

2º en cuanto a las instalaciones ofertadas, “*Cada licencia estará compuesta por una serie de instalaciones que serán elegidas por los licitadores que resulten adjudicatarios.*

¹ El pliego que regía la contratación anterior también fue objeto de denuncia por razones similares a las planteadas ahora por ATESA, archivándose la denuncia (Expt. S/0061/08) - <https://www.cnmc.es/node/343190>.

Los ofertantes determinarán el orden de prioridad de las instalaciones de que se componen cada licencia de cada Aeropuerto al que opten [...].

Las instalaciones que componen cada licencia, y que podrán elegir los licitadores, serán principalmente de tres tipos:

- *Mostrador local*
- *Plazas de aparcamiento*
- *Parcela / Terreno / Campa (superficie pavimentada).*

No obstante, podrán existir en algunos de los aeropuertos objeto de licitación, otras superficies complementarias que aparecen desarrolladas en el Anexo II de este Pliego” (folio 344).

3º los criterios de adjudicación son dos: el **Plan de Explotación Comercial** y la **Renta**, por cada uno de los cuales se puede obtener hasta 100 puntos. Asimismo, se exige un umbral mínimo de 80 puntos en el Plan de Explotación Comercial (folio 347).

El Plan de Explotación Comercial se divide en los siguientes aspectos: Idea comercial del negocio (hasta 30 puntos), Explotación de la actividad (hasta 40 puntos) y Marketing (hasta 30 puntos), conceptos desarrollados en las páginas 17 y 18 del Pliego (folios 359 a 360).

El criterio de Renta se desglosa en Renta Fija, Renta Variable y Renta por Alquiler de Terrenos.

En su página 18, bajo el epígrafe Renta Fija, el Pliego señala: “*La Renta Fija ideal será aquella que optimizando los ingresos para AENA, S.A. no represente un peligro para:*

- *La viabilidad económica del Arrendamiento.*
- *La prestación de un servicio de calidad.*
- *La justa contraprestación económica para el arrendatario en función del capital invertido y del riesgo de la actividad objeto de contratación.*
- *La Renta Fija deberá ser coherente con el estudio de viabilidad económica y el plan de explotación comercial del oferente.*

*Se define la renta Fija de cada Oferta (RF) como la suma actualizada (a un 6%) al primer ejercicio de cómputo de las rentas fijas anuales propuestas en la Oferta (Renta mensuales * 12 meses) para cada uno de los años del contrato de Arrendamiento (folio 360).*

En las páginas 19 y 18 del Pliego (folios 361 a 362) se indica lo siguiente: “[...]”

- a) *Rentas Fijas (RF)*

Los ofertantes deberán indicar en sus proposiciones económicas la cuantía de estas rentas para cada uno de los años de arrendamiento.

Las Rentas Fijas (RF) propuestas por el candidato en cada mensualidad, deberán ser iguales o superiores a las indicadas para esa misma mensualidad en el Cuadro de Condiciones para la contratación del Presente Pliego. Además deberán ser iguales o superiores a las ofertadas para el año anterior quedando excluida la oferta en caso de no cumplirse alguno de ellos. [...].

b) Porcentajes de Renta Variable

Los porcentajes de Rentas Variables (RV) propuestos por el candidato en cada (...), no son licitables, por lo tanto, deberán ser iguales a los que se detallan en el Cuadro de Condiciones para la Contratación del presente Pliego quedando excluida la oferta en caso de no cumplirse este requisito”.

En la página 4 del Pliego (folio 346) se recogen las denominadas Rentas Mínimas de Contratación (impuestos excluidos) que serán las que resulten de la propuesta seleccionada y que no pueden ser inferiores en ningún caso a las que se detallan a continuación:

AEROPUERTO	RFM € 2016	RFM € 2017	RFM € 2018	RFM € 2019	RFM € 2020	RFM € 2021	RFM € 2022	RV VARIOS (%)	RV COMBUSTIBLE (%)	RFMM PARCELA €/m ² /mes
A Coruña	5.984 €	5.984 €	5.984 €	5.984 €	5.984 €	5.984 €	5.984 €	8,00%	8,00%	0,67 €
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	80.517 €	80.517 €	80.517 €	80.517 €	80.517 €	80.517 €	80.517 €	8,00%	8,00%	1,40 €
Alicante-Elche	53.263 €	53.263 €	53.263 €	53.263 €	53.263 €	53.263 €	53.263 €	8,00%	8,00%	-----
Almería	9.811 €	9.811 €	9.811 €	9.811 €	9.811 €	9.811 €	9.811 €	8,00%	8,00%	0,97 €
Asturias	9.723 €	9.723 €	9.723 €	9.723 €	9.723 €	9.723 €	9.723 €	8,00%	8,00%	0,69 €
Badajoz	374 €	374 €	374 €	374 €	374 €	374 €	374 €	8,00%	8,00%	-----
Barcelona-El Prat	98.470 €	98.470 €	98.470 €	98.470 €	98.470 €	98.470 €	98.470 €	8,00%	8,00%	1,60 €
Bilbao	17.900 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €	17.900 €	8,00%	8,00%	1,31 €
Ceuta	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	8,00%	8,00%	-----
El Hierro	3.252 €	3.252 €	3.252 €	3.252 €	3.252 €	3.252 €	3.252 €	8,00%	8,00%	-----
Fuerteventura	17.752 €	17.752 €	17.752 €	17.752 €	17.752 €	17.752 €	17.752 €	8,00%	8,00%	1,50 €
Girona-Costa Brava	15.268 €	15.268 €	15.268 €	15.268 €	15.268 €	15.268 €	15.268 €	8,00%	8,00%	0,30 €
Gran Canaria	23.549 €	23.549 €	23.549 €	23.549 €	23.549 €	23.549 €	23.549 €	8,00%	8,00%	2,00 €
F. G. L. Granada-Jaén	7.626 €	7.626 €	7.626 €	7.626 €	7.626 €	7.626 €	7.626 €	8,00%	8,00%	0,31 €
Ibiza	27.825 €	27.825 €	27.825 €	27.825 €	27.825 €	27.825 €	27.825 €	8,00%	8,00%	1,10 €
Jerez	16.664 €	16.664 €	16.664 €	16.664 €	16.664 €	16.664 €	16.664 €	8,00%	8,00%	0,93 €
La Gomera	456 €	456 €	456 €	456 €	456 €	456 €	456 €	8,00%	8,00%	-----
La Palma	6.384 €	6.384 €	6.384 €	6.384 €	6.384 €	6.384 €	6.384 €	8,00%	8,00%	0,84 €
Lanzarote	15.406 €	15.406 €	15.406 €	15.406 €	15.406 €	15.406 €	15.406 €	8,00%	8,00%	1,47 €
León	316 €	316 €	316 €	316 €	316 €	316 €	316 €	8,00%	8,00%	-----
Logroño-Agoncillo	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	8,00%	8,00%	-----
Málaga-Costa del Sol	70.117 €	70.117 €	70.117 €	70.117 €	70.117 €	70.117 €	70.117 €	8,00%	8,00%	1,80 €
Mejillá	723 €	723 €	723 €	723 €	723 €	723 €	723 €	8,00%	8,00%	-----
Menorca	16.058 €	16.058 €	16.058 €	16.058 €	16.058 €	16.058 €	16.058 €	8,00%	8,00%	0,73 €
Murcia San Javier	15.718 €	15.718 €	15.718 €	15.718 €	15.718 €	15.718 €	15.718 €	8,00%	8,00%	1,28 €
Palma de Mallorca	81.311 €	81.311 €	81.311 €	81.311 €	81.311 €	81.311 €	81.311 €	8,00%	8,00%	2,10 €
Pamplona	2.081 €	2.081 €	2.081 €	2.081 €	2.081 €	2.081 €	2.081 €	8,00%	8,00%	-----
Reus	5.137 €	5.137 €	5.137 €	5.137 €	5.137 €	5.137 €	5.137 €	8,00%	8,00%	0,30 €
San Sebastián	1.811 €	1.811 €	1.811 €	1.811 €	1.811 €	1.811 €	1.811 €	8,00%	8,00%	-----
Seve Ballesteros Santander	4.587 €	4.587 €	4.587 €	4.587 €	4.587 €	4.587 €	4.587 €	8,00%	8,00%	0,74 €
Santiago	20.833 €	20.833 €	20.833 €	20.833 €	20.833 €	20.833 €	20.833 €	8,00%	8,00%	0,75 €
Sevilla	24.843 €	24.843 €	24.843 €	24.843 €	24.843 €	24.843 €	24.843 €	8,00%	8,00%	0,89 €
Tenerife Norte	12.439 €	12.439 €	12.439 €	12.439 €	12.439 €	12.439 €	12.439 €	8,00%	8,00%	2,00 €
Tenerife Sur	32.456 €	32.456 €	32.456 €	32.456 €	32.456 €	32.456 €	32.456 €	8,00%	8,00%	1,50 €
Valencia	36.359 €	36.359 €	36.359 €	36.359 €	36.359 €	36.359 €	36.359 €	8,00%	8,00%	0,74 €
Valladolid	727 €	727 €	727 €	727 €	727 €	727 €	727 €	8,00%	8,00%	-----
Vigo	7.575 €	7.575 €	7.575 €	7.575 €	7.575 €	7.575 €	7.575 €	8,00%	8,00%	0,71 €
Vitoria	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	8,00%	8,00%	-----
Zaragoza	1.414 €	1.414 €	1.414 €	1.414 €	1.414 €	1.414 €	1.414 €	8,00%	8,00%	-----

En el Pliego también aparece otro concepto, el de “Rentas por alquiler de terreros”, si bien, no es “obligatorio presentar oferta por el alquiler de los terrenos y no hacerlo no supondrá minoración en la valoración de la oferta para el arrendatario” (folio 362).

La denunciante afirma que en 30 aeropuertos se han presentado menos ofertas que concesiones disponibles se licitaban, con lo que quedaría un total 66 de espacios (mostradores) vacíos (folios 9 a 10).

Si se examinan los datos aportados por AENA se observa que el nuevo expediente de licitación supuso un aumento del número de licencias disponibles de casi un 14%, respecto de la convocatoria anterior (folios 329 y 335):

	Disponibles	Ocupadas
Contrato anterior	192	156
Contrato actual	218	152

En el caso del primer contrato quedaron libres un 18,7% de las licencias ofertadas y en el contrato actual un 30,3%.

En relación a los aeropuertos en que ATESA estaba presente bajo el anterior concurso, en 12 de ellos (Ibiza, Palma de Mallorca, Barcelona El Prat, AS Madrid Barajas, Valencia, Sevilla, Santiago, Bilbao, Santander, Vigo, Menorca y Jerez) las RFM mínimas fijadas en el nuevo Pliego y las RFM que ha ofertado ATESA son inferiores a las que se venían pagando en el año anterior, (esto es, las rentas ofertadas por los licitadores que consiguieron las licencias, actualizadas según IPC), y, aun así, han obtenido licencia.

En otros aeropuertos en los que ATESA estaba presente con anterioridad, como los de Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol, y en los que decidió no presentarse, la RFM es superior a la que ATESA venía satisfaciendo bajo el anterior expediente.

No así en los casos de los aeropuertos de Zaragoza, Pamplona, Valladolid o Asturias, donde las RFM fijadas como rentas mínimas de contratación en el Pliego controvertido son inferiores a las que ATESA venía abonando en virtud del contrato anterior, si bien ATESA optó igualmente por no presentarse (folio 560 tablas 3, 4 y 5).

Con los datos facilitados por AENA (Tablas 1, 2, 3 y 4) (folios 559-560) se ha confeccionado una tabla que se recoge en el Anexo I donde se comparan los datos de ambas licitaciones, la correspondiente al expediente inmediatamente anterior (período 2008-2016) y la del expediente actual (período 2016-2022) que ha sido objeto de denuncia.

En la primera columna se recogen los aeropuertos, columna que sirve para ambas licitaciones. A continuación hay un bloque de tres columnas dedicado al expediente anterior (período 2008-2016) donde aparecen los arrendatarios que resultaron del proceso de licitación y los importes de la RF Mensual de adjudicación (valores de 2008 y de 2016 según actualización por IPC).

A continuación, otro bloque de tres columnas está dedicado a los datos de la licitación correspondiente al Expediente C/DEC/ 219/15. Igualmente aparece una columna con las empresas que han resultado arrendatarias, el importe de la RF Mensual de licitación (es decir, los importes mínimos) y la RF Mensual de adjudicación, es decir el importe por el que finalmente se adjudicó a cada empresa.

4º en relación a ATESA cabe destacar lo siguiente:

En el aeropuerto de Palma de Mallorca, en 2015, con el pliego controvertido, ATESA presentó oferta por 81.334 €, (sobre una RFM mínima de 81.311); sin embargo, en 2008 resultó adjudicataria por 83.500 € y en 2016 (por revalorización IPC) abonaba una cifra de 92.905 €. En el aeropuerto de Barcelona, en 2015, con el pliego controvertido, presentó oferta por 100.009€ (sobre una RFM mínima de 98.470), en 2008 resultó adjudicataria por 112.600 € y en 2016 abonaba un importe actualizado de 125.282 €.

Situación similar sucede en los siguientes aeropuertos, donde ATESA ha obtenido adjudicación de un espacio por un importe inferior al que venía pagando bajo el contrato anterior:

Aeropuerto	Contrato 2008-2016 Importes pagados por ATESA		Contrato 2016-2022	
	2008	2016 (por IPC)	RFM (Mínimo)	Importe ofertado por ATESA
Ibiza	26.780	29.796	27.825	27.842
Valencia	45.890	51.059	36.359	36.360
Sevilla	30.095	33.485	24.843	25.834
Bilbao	21.760	24.211	17.900	18.334

Situación similar ocurre en los casos de los aeropuertos de Santiago, Santander, Vigo, Menorca o Jerez.

En otros aeropuertos donde ATESA optó por no presentarse, la RFM mínima fijada en el expediente de 2015 era superior a lo que ATESA venía pagando en esos aeropuertos, pero esta renta mínima de la licitación de 2015 es inferior a lo que habían pagado otros adjudicatarios. Por ejemplo, en el aeropuerto Málaga Costa del Sol, ATESA pagaba 47.580 (2008), 52.939 (2016) y la RFM mínima para el nuevo contrato de 2015 era de 70.117; ahora bien, la primera empresa adjudicataria en 2008 ya ofertó en aquel entonces por 86.323 (2008) y está pagando 96.046 en 2016. Los importes de la ofertas que resultaron adjudicatarias con el nuevo contrato oscilaron entre 92.726 y 80.055 €. Igualmente sucede en el aeropuerto de Alicante, donde la RF Mensual de licitación en el expediente de 2015 era inferior (53.263 €) a las rentas máximas de los adjudicatarios en el contrato previo (62.500 en 2008; 65.540, en 2016), pero superior a la que venía pagando ATESA en dicho contrato (37.978, en 2008; 42.256 en 2016). Finalmente, otro caso similar es el del aeropuerto de A Coruña, donde la RFM del contrato de 2015 era (5.994 €) superior a la renta de adjudicación de ATESA en el contrato anterior (5.090 en 2008, 5.663 en 2016) pero no a la más alta de adjudicación en 2008 (8.336€).

Asimismo, queda reflejado que ATESA ha ofertado rentas muy poco por encima de la RFM mientras que otras licitadoras han presentado ofertas muy superiores a las RFM.

5º la información aportada por AENA evidencia que las RFM medias de la nueva adjudicación (valores de adjudicación divididos entre el número de licencias) resultan inferiores a las RFM medias –importes actualizados a 2015– de la adjudicación anterior en 21 aeropuertos.

A continuación, en la siguiente tabla se comparan, para cada aeropuerto, los precios de RFM mínima en ambas licitaciones, los valores que actualmente se están pagando derivados de la adjudicación anterior y de la actual, en precios por licencia, totales y medios:

Aeropuerto	Expediente 2008-2016					Expediente 2016-2022				
	Nº Licen. Ocupadas en 2015	RFM mínima (Importe de Licitación)		RFM Importe Adjudicación (actualizado 2015)		Nº Licen. Adjudicadas 2016	RFM mínima (Importe de Licitación)		RFM Importe Adjudicación (2016)	
		Por licencia	Total	Total	Precio medio		Por licencia	Total	Total	Precio medio
A Coruña	4	4.000 €	16.000 €	28.764 €	7.191 €	4	5.964 €	23.856 €	25.803 €	6.451 €
Alicante-Elche	8	30.000 €	240.000 €	389.206 €	48.651 €	7	53.263 €	372.841 €	428.460 €	61.209 €
Almería	3	7.500 €	22.500 €	42.419 €	14.140 €	3	9.811 €	29.433 €	30.198 €	10.066 €
A.S. Madrid - Barajas	5	65.000 €	325.000 €	538.590 €	107.718 €	6	80.517 €	483.102 €	588.594 €	98.099 €
Asturias	3	8.350 €	25.050 €	40.038 €	13.346 €	2	9.723 €	19.446 €	20.029 €	10.015 €
Badajoz	1	300 €	300 €	540 €	540 €	1	374 €	374 €	600 €	600 €
Barcelona - El Prat	5	59.000 €	295.000 €	629.734 €	125.947 €	6	98.470 €	590.820 €	661.006 €	110.168 €
Bilbao	5	15.500 €	77.500 €	119.038 €	23.808 €	5	17.900 €	89.500 €	111.937 €	22.387 €
Ceuta	0	300 €	0 €	-	-	0	300 €	0 €	-	-
El Hierro	3	3.250 €	9.750 €	12.076 €	4.025 €	2	3.252 €	6.504 €	8.389 €	4.195 €
FGL Granada- Jaén	3	3.650 €	10.950 €	31.619 €	10.540 €	1	7.626 €	7.626 €	8.506 €	8.506 €
Fuerteventura	5	11.000 €	55.000 €	103.059 €	20.612 €	8	17.752 €	142.016 €	199.650 €	24.956 €
Girona - Costa Brava	4	9.500 €	38.000 €	94.627 €	23.657 €	1	15.268 €	15.268 €	16.074 €	16.074 €
Gran Canaria	6	17.100 €	102.600 €	166.326 €	27.721 €	8	23.549 €	188.392 €	277.676 €	34.710 €
Ibiza	4	17.750 €	71.000 €	122.578 €	30.645 €	7	27.825 €	194.775 €	249.108 €	35.587 €
Jerez	5	13.500 €	67.500 €	120.745 €	24.149 €	5	16.664 €	83.320 €	84.227 €	16.845 €
La Gomera	3	330 €	990 €	1.973 €	658 €	2	456 €	912 €	1.739 €	870 €
La Palma	4	5.250 €	21.000 €	33.249 €	8.312 €	4	6.384 €	25.536 €	35.627 €	8.907 €
Lanzarote	3	13.500 €	40.500 €	168.794 €	56.265 €	9	15.406 €	138.654 €	231.996 €	25.777 €
León	2	550 €	1.100 €	1.986 €	993 €	1	316 €	316 €	319 €	319 €
Logroño - Agoncillo	0	350 €	0 €	-	-	0	500 €	0 €	-	-
Málaga - Costa del Sol	8	34.250 €	274.000 €	586.218 €	73.277 €	6	70.117 €	420.702 €	507.464 €	84.577 €
Melilla	1	550 €	550 €	723 €	723 €	1	726 €	726 €	1.000 €	1.000 €
Menorca	5	14.000 €	70.000 €	115.866 €	23.173 €	4	16.058 €	64.232 €	77.130 €	19.283 €
Murcia - San Javier	4	8.500 €	34.000 €	102.953 €	25.738 €	3	15.718 €	47.154 €	49.917 €	16.639 €
Palma de Mallorca	7	40.250 €	281.750 €	554.952 €	79.279 €	7	81.311 €	569.177 €	786.965 €	112.424 €
Paploma	4	1.900 €	7.600 €	12.142 €	3.036 €	1	2.081 €	2.081 €	2.095 €	2.095 €
Reus	4	2.500 €	10.000 €	31.642 €	7.911 €	2	5.137 €	10.274 €	10.343 €	5.172 €
San Sebastián	4	1.650 €	6.600 €	10.353 €	2.588 €	4	1.811 €	7.244 €	9.291 €	2.323 €
Santiago	4	16.750 €	67.000 €	109.376 €	27.344 €	5	20.833 €	104.165 €	112.232 €	22.446 €
S.B. -Santander	4	3.250 €	13.000 €	24.464 €	6.116 €	4	4.587 €	18.348 €	19.386 €	4.847 €
Sevilla	6	20.000 €	120.000 €	190.038 €	31.673 €	6	24.843 €	149.058 €	168.574 €	28.096 €
Tenerife Norte	6	8.700 €	52.200 €	96.336 €	16.056 €	6	12.439 €	74.634 €	111.367 €	18.561 €
Tenerife Sur	6	20.415 €	122.490 €	207.360 €	34.560 €	8	32.456 €	259.648 €	386.888 €	48.361 €
Valencia	4	24.000 €	96.000 €	218.660 €	54.665 €	6	36.359 €	218.154 €	226.131 €	37.689 €
Valladolid	3	3.250 €	9.750 €	12.760 €	4.253 €	2	727 €	1.454 €	2.339 €	1.170 €
Vigo	3	5.400 €	16.200 €	32.539 €	10.846 €	3	7.575 €	22.725 €	22.803 €	7.601 €
Vitoria	0	1.050 €	0 €	-	-	0	300 €	0 €	-	-
Zaragoza	3	2.000 €	6.000 €	9.836 €	3.279 €	2	1.414 €	2.828 €	3.514 €	1.757 €

Fuente: Elaboración propia sobre datos de AENA

En el contrato de licitación inmediatamente anterior, las rentas fijas se actualizaban anualmente según el IPC, que ha alcanzado un total acumulado de 10,8% desglosado del siguiente modo (folio 560, tabla 3):

IPC anual aplicado

2009	1,40%
2010	0,80%

2011	3,00%
2012	2,40%
2013	2,90%
2014	0,30%
2015	0,00%
2016	0,00%

Por su parte, AENA, a requerimiento de la Dirección de Competencia sostiene en relación al Pliego controvertido que:

“Para la fijación de las rentas fijas mensuales se valoraron los siguientes aspectos: Importes de Rentas fijas y variables actuales, por cliente y por aeropuerto. Espacios disponibles para la actividad. Posibles clientes potenciales que operaban fuera del aeropuerto [...].

Una vez analizados todos estos conceptos y con el objetivo de aumentar la presencia de empresas de alquiler de vehículos sin conductor en el aeropuerto, para que entrasen a operar dentro del terminal como arrendatario, fomentado la competencia, y no limitar las licencias a los actuales espacios, se buscó aumentar el espacio disponible para este concurso y reducir la renta fija. [...].

Se redujo la renta fija, ajustándose el importe mínimo a licitar por aeropuerto de la siguiente manera:

- *Se calculó el importe medio de renta fija por aeropuerto.*
- *Se redujo el importe medio en un 11%. Esta cantidad era licitable pudiendo ser mejorada si lo consideraban los licitadores (folio 329).*

Señala AENA que para la fijación de los importes de renta fija por aeropuerto, se siguieron los siguientes criterios, o bien *“se estimó la renta fija sobre los clientes existentes en 2014, o se fijaron importes de manera que el parámetro RF/Ventas, que es el coste directo de tener presencia en un aeropuerto fuera igual para aeropuertos de similares características.”* Citando a título de ejemplo:

- *Madrid y Barcelona.*
- *Palma de Mallorca, Alicante y Málaga.*
- *Gran Canaria y Tenerife Sur.*

“Para aeropuertos de menor tamaño se buscó aumentar la bajada de la Renta Fija, con el objetivo de hacer estos aeropuertos más atractivos y así conseguir el mayor número de clientes” (folio 605).

En relación a los criterios seguidos para hacer estos cálculos, AENA señala lo siguiente (folio 330):

“Los criterios utilizados para la fijación de la renta fija por aeropuerto fueron los siguientes:

- 1. En los contratos vigentes antes de la licitación existían rentas fijas por aeropuerto y cliente y una renta variable del 4,5%. En el mencionado contrato vigente, el peso de las rentas fijas sobre las ventas es mayor, en general, que la renta variable del 4,5%. Si bien esto contribuye a una mayor certeza en los ingresos de Aena y en el pago de los operadores de alquiler de vehículos sin conductor, también genera un mayor riesgo para estos operadores y menor nivel de participación en las posibles variaciones al alza o a la baja del negocio para Aena. Por tanto, en el nuevo contrato que se licita se persigue reducir el importe de las rentas fijas compensándolo con una subida de la renta variable. De esta manera, Aena comparte en mayor medida el riesgo con los operadores de alquiler de vehículos sin conductor.*

En este nuevo escenario, en el que Aena comparte riesgo con los clientes al tener más peso la renta variable y menos la fija, se buscó siempre mantener el porcentaje de ingresos con los que participa Aena sobre las ventas (Renta Fija + Renta Variable).

- 2. Para aeropuertos de similares características el concepto $(RF+RV)/VENTAS$, fuese similar” (folio 330).*

“[...] Se calculó el parámetro $(RF+RV)/ventas =$ renta total.

Se estableció como objetivo unos niveles de renta total similares a los de los doce primeros meses de vigencia de los contratos actuales. Al haberse reducido la renta fija por aeropuerto, se fijó la renta variable para que la media renta total en la red de Aena se mantuviera en el mismo % que el objetivo fijado” (folio 332)

En relación al citado parámetro “renta total” y a su cálculo, AENA, a solicitud de la Dirección de Competencia, indicó lo siguiente:

“El parámetro renta total (RT) se compone de los concepto Renta Fija (RF) y Renta Variable (RV), y se divide con el parámetro ventas (V), para obtener el % de la venta que se ha de pagar a Aena en concepto de renta total del contrato, por tanto $RT=(RF+RV)/V$. La Renta Fija es el importe objeto de licitación [...] distinto para cada cliente y aeropuerto, en función de su oferta. [...] La Renta Variable, es un importe expresado en % de las ventas, para el contrato C/DEC/219/15 se fijó en el 8%, sin opciones de licitación por parte de las empresas, e igual para todos los aeropuertos y para toda la duración del contrato. Calculando ambos (RF y RV) en € (para el análisis se realizó en base a las ventas totales de cada aeropuerto en 2014[...]), sumados y dividiendo el total entre las ventas totales (del año 2014), se obtiene el parámetro RT (%) de ingresos de Aena sobre el total de ventas” (folio 603).

“Para fijar el parámetro RT del contrato C/DEC/219/15, se tomó como referencia el parámetro RT del contrato actualmente en vigor que comenzó en el año 2008 y termina en el año 2016. El periodo de cálculo utilizado fueron los años 2008-2009, para usarlo como referencia para la licitación del nuevo contrato. Este importe (RT (%)) para el periodo indicado (2008-2009) fue del 14,38%. Una vez se tiene el importe de renta total, se ha de dividir en los importes de RF y RV.

Para el nuevo contrato, se busca compartir más riesgos con los clientes, de manera que fuera más lineal la renta total con las ventas, siendo más proporcional el aumento de ingresos por rentas si aumentan las ventas, y viceversa en caso de disminución de las ventas (folio 604).

El concepto de RV (%) ha de ser el mismo para todos los aeropuertos del contrato de manera que el riesgo compartido con los clientes sea el mismo en todos los aeropuertos de la red. Una vez fijado el riesgo a compartir con los clientes, con una RV en el 8%, se ajustó la parte RF para que el total (RT) se mantuviera en el 14,38%, lo que implicó reducir la RF por aeropuerto en la mayoría de los casos, reduciendo así el importe de renta fija de licitación y por tanto mejorando las condiciones para operar en los aeropuertos.

La cantidad de RF ha sido licitable por aeropuerto, y se mantendrá sin variaciones durante toda la duración del contrato, sin ningún tipo de indexación al alza” (folio 604).

Según la denunciada, *“Al aumentar el porcentaje de la RV del 4,5% al 8%, pero manteniendo la RT en el 14,38%, por medio de reducciones de la RF, se consiguen los objetivos buscados:*

- Se facilita la entrada de nuevos operadores al ser el coste fijo menor.*
- Se participa de manera más directa de las ventas con los clientes, compartiendo riesgos, de manera que los ingresos suben si las ventas suben y bajan en caso contrario.*
- Los ingresos de Aena se ven más ligados a las ventas que en el contrato anterior” (folio 604).*

La empresa denunciante, basándose en los datos contenidos en el documento “Presentación de Resultados 2014 – AENA” (folios 226-271), señala que *“los ingresos de AENA derivados de sus actividades comerciales se han incrementado, pasando de 558 millones de euros en 2013 a 748 millones en 2015. Además, AENA también ha incrementado su EBITDA durante los últimos años” (folio 13).*

Por su parte AENA, aunque ha indicado un aumento del porcentaje de ingresos comerciales sobre el total de los ingresos, ha señalado que el porcentaje de los ingresos comerciales resultante de las concesiones de espacios aeroportuarios y, en

particular, el de las concesiones para las empresas de alquiler de vehículos, ha disminuido en los años 2013 a 2015.

Así, el porcentaje derivado de las concesiones alquiler de vehículos en relación a los ingresos comerciales ha pasado de un 14,1% (2013) a un 11,5% (2015); asimismo, el porcentaje de estos ingresos derivado de las concesiones alquiler de vehículos en relación al conjunto de los ingresos de AENA ha pasado un 3,4% (2013) a un 3,2% (2015) (folio 336).

en millones €	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ingresos Aena (cifra de negocios)	1.868,3	1.932,9	1.859,7	1.918,6	2.309,2	2.589,5	2.871,0	3.033,5	3.244,8
Ingresos Comerciales	595,5	607,0	572,5	595,8	620,5	679,1	699,6	791,9	911,8
Ingresos alquiler de vehículos	70,6	85,3	96,6	96,6	94,1	95,6	98,5	100,4	104,5
% Ingresos comerciales / Ingresos Aena	31,9%	31,4%	30,8%	31,1%	26,9%	26,2%	24,4%	26,1%	28,1%
% Alquiler vehículos / Ingresos Comerciales	11,9%	14,0%	16,9%	16,2%	15,2%	14,1%	14,1%	12,7%	11,5%
% Alquiler vehículos / Ingresos Aena	3,8%	4,4%	5,2%	5,0%	4,1%	3,7%	3,4%	3,3%	3,2%

CUARTO.- La Dirección de Competencia, establecidos los hechos anteriores, entra a valorar la conducta y al efecto establece *“en cuanto a la posición de dominio si AENA la tiene en el mercado definido como relevante”*.

En el presente expediente podría considerarse como **mercado de producto relevante** el de las concesiones para la explotación de espacios para la prestación de servicios de alquiler de vehículos en los aeropuertos. El único proveedor de dichos servicios sería AENA. No obstante lo cual, deviene dudoso que dicha definición de mercado no tuviese que ser explicada por **el lado de la oferta**, por las posibilidades que tienen las empresas de alquiler para instalarse, como estaciones de trenes y/o autobuses.

El mercado geográfico sería el área donde se localizan los aeropuertos, puesto que los servicios prestados por AENA sólo pueden ser ofrecidos en el recinto de los mismos y bajo su concesión. Sin embargo, el mercado en el que se producirían **los efectos** del supuesto abuso de la posición de dominio de AENA, como único oferente de espacios aeroportuarios, sería **el mercado aguas debajo de** prestación de servicios

de alquiler de vehículos sin conductor y actividades complementarias, **en el que AENA no puede considerarse en ningún caso operador.**

En relación a la posición de dominio de AENA en el mercado de las concesiones de espacios aeroportuarios para el desarrollo de servicios de alquiler de vehículos sin conductor, en la medida en que las concesiones las otorga únicamente AENA para cada uno de los aeropuertos por ella gestionados, AENA es el operador dominante.

-----0-----

Una vez determinada la posición de dominio en el mercado de referencia, se debe analizar *“si las condiciones económicas (Renta Fija Mensual y Renta Variable) fijadas en el Expediente C/DEC/219/15 pueden ser constitutivas de un abuso o por el contrario están justificadas en el marco de una Política Comercial Lícita”*.

En primer lugar, con carácter general, la aplicación del procedimiento de concurso, previa publicación de los pliegos de bases y condiciones aplicables, constituye una garantía de objetividad e igualdad, pues garantiza la posible participación de cuantos empresarios estén interesados en las concesiones objeto de concurso. Por otra parte, los criterios de adjudicación están definidos de forma clara en el Pliego: se indica y se describe cuáles son (Plan de explotación comercial y Renta), se señalan los conceptos que incluye cada uno y se especifica la puntuación que se les otorga a cada uno de ellos.

En cuanto a las condiciones económicas, es decir, los importes de las RMF y RV, hay que señalar que a la hora de valorar la existencia de precios excesivos, se puede partir del análisis realizado en algunos precedentes nacionales, que se apoyan en la jurisprudencia y en el análisis económico especializado.

Los requisitos para determinar la existencia de precios excesivos pueden resumirse en tres grupos:

1. *Criterios estructurales:* a) que haya un operador con elevado poder de mercado, capaz de imponer precios (y que esta posición no sea fruto de sus méritos, como en el caso de una patente); b) que haya elevadas barreras a la entrada, que impiden que los precios elevados provoquen la entrada de nuevos operadores en un tiempo razonable; y c) que la demanda sea relativamente inelástica.
2. *Criterios de comparación:* estamos en presencia de precios excesivos cuando el operador, haciendo uso de su posición de dominio, obtiene unos beneficios que no habría obtenido de haber habido una competencia suficiente (United Brands Company vs Commission, parágrafo 249).

3. *Constatación del carácter abusivo*: para eso hay que analizar si existe una explicación objetiva y razonable para los precios observados (más allá de la mera maximización del beneficio).

En el caso denunciado por ATESA se cumple el primer grupo de condiciones de posibilidad para la presencia de precios abusivos: AENA tiene una posición de dominio derivada de la normativa sectorial que le permite imponer precios, no existe la posibilidad de nuevos entrantes ante subidas de las tarifas y la demanda es relativamente inelástica.

En cuanto al segundo grupo de condiciones, procede analizar el tratamiento de los parámetros Renta Fija Mensual y Renta Variable ya que el supuesto abuso denunciado se derivaría de los valores de las RMF mínimas, y de la subida del 4,5% al 8% de la RV en comparación con los valores del proceso de licitación anterior que toma como referencia la denunciante.

En primer lugar, se debe distinguir entre el valor de las RFM mínimas (rentas de contratación mínimas) que establece AENA como mínimo en el Pliego y las Rentas que voluntariamente ofrecen las empresas, quienes son libres de ofrecer la Renta que deseen, y que constituyen el reflejo del valor económico que otorgan a la licencia, de modo que cuanto más valioso sea el espacio en un aeropuerto, en el sentido de que los beneficios esperados de esa explotación sean mayores, mayor será también la renta ofrecida por los operadores económicos para hacerse con la licencia.

Este es un comportamiento puramente racional y legítimo de los oferentes, que nada tiene que ver con la actuación de AENA. Así, la diferencia entre las Rentas mínimas establecidas por AENA y las ofrecidas por cada empresa estarían revelando el valor económico que tiene el espacio en cada aeropuerto para los licitantes y no un supuesto abuso de AENA por fijación de precios excesivos.

A la hora de valorar unos posibles precios abusivos, no es posible comparar las rentas mínimas de licitación del proceso anterior con las actuales obviando que la rentas que efectivamente se viene satisfaciendo por los operadores que resultaron adjudicatarios en el proceso anterior no son aquellas rentas mínimas; sino las rentas resultantes de las ofertas presentadas por ellos mismos, superiores a las mínimas y actualizadas según el IPC.

Por otra parte, tampoco puede concluirse que el comportamiento de AENA con respecto a la Rentas sea discriminatorio o no equitativo, puesto que en cada aeropuerto todas las empresas se han enfrentado a la misma Renta Mensual Fija definida por AENA. Las empresas que ya estaban operando en los aeropuertos no siempre permanecen mientras que otras resultan adjudicatarias.

Finalmente, existe una explicación razonable para la subida de la RV del 4,5 al 8%.

AENA ha determinado las Rentas Mínimas de Contratación para cada aeropuerto y que constituyen el umbral mínimo que han de tener las Rentas Mensuales Fijas en la licitación C/DEC/219/15 objeto de denuncia, a partir de los cánones fijos abonados por los concesionarios actuales en el concurso anterior y justifica las diferencias de RFM entre aeropuertos a partir de las características de los mismos.

AENA ha explicado los cálculos realizados tomando como punto de partida los valores medios actualizados, para cada aeropuerto, de las Rentas por las que efectivamente se adjudicaron las licencias en el contrato anterior, que eran superiores a los valores iniciales de licitación y que han sido actualizados a lo largo del periodo de duración del contrato.

Aunque en algunos aeropuertos las RFM han sido superiores, el total de las RFM así calculadas ha supuesto una reducción del importe medio de las RFM del conjunto de todos los aeropuertos licitados respecto a los valores derivados del contrato anterior.

Por otro lado, ha explicado cómo la subida del porcentaje de la Renta Variable se produce para compensar la reducción de las rentas fijas que en este expediente no se actualizan anualmente y, mantener así, el parámetro Renta Total [(RMF+RV)/Ventas] en los mismos términos que en el contrato anterior para el conjunto de los aeropuertos.

En este sentido, existe una explicación razonable para los precios observados; asimismo, las pujas de otras empresas de alquiler de automóviles por las licencias en los distintos aeropuertos, significativamente por encima de la renta mínima fijada por AENA, ponen en cuestión la presunta falta de equidad de estos precios.

Por lo expuesto, queda acreditada la relación directa entre la renta ofrecida y la probabilidad de obtener la licencia; pero los valores fijados en los términos expuestos, en principio, no revelan que sean excesivas, ni por explotativas ni por discriminatorias, por lo que no se puede concluir que existan indicios de que AENA haya infringido ni el artículo 2 de la LDC ni el artículo 102 del TFUE.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia, en su Artículo 2 Abuso de Posición Dominante dispone

1.- Queda prohibida la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional.

2.- El abuso podrá consistir, en particular, en:

a) la imposición, de forma directa o indirecta, de precios u otras condiciones comerciales o de servicios no equitativos.

b) la limitación de la producción, la distribución o el desarrollo técnico, en perjuicio injustificado de las empresas o de los consumidores.

c) la negativa injustificada a satisfacer las demandas de compra de productos o de prestación de servicios.

d) la aplicación, en las relaciones comerciales o de servicios, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que coloque a unos competidores en situación desventajosa frente a otros.

e) la subordinación de 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 dichos contratos.

SEGUNDO.- La Dirección de Competencia tras una Fase de Instrucción de la denuncia, así como de la totalidad de circunstancias previamente descritas, ha finalizado proponiendo a esta Sala de Competencia la no incoación de procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones habidas.

Decisión que tiene su amparo normativo en el Artículo 49.3 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia en concordancia con lo prevenido en el Artículo 27 del Reglamento de Defensa de la Competencia aprobado por Real Decreto 261/2008 de 22 de Febrero.

En su virtud, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación esta SALA DE COMPETENCIA de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en la Sesión Plenaria celebrada en el día de hoy lunes 24 de Abril del 2017.

HA RESUELTO

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones habidas e instruidas con causa en el escrito de denuncia presentado por AUTOTRANSPORTE TURISTICO ESPAÑOL S.A. (ATESA) contra AENA S.A., (anteriormente Aena Aeropuertos S.A.) por abuso de posición de dominio, por cuanto de la infracción ha quedado acreditado la inexistencia de indicios de infracción tipificables en el Artículo 2 de la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia y Artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Y ello con amparo en lo prevenido en el Artículo 49.3 de la Ley 15/2007 y Artículo 27 del Reglamento de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta **RESOLUCIÓN** a la Dirección de Competencia de esta Comisión y notifíquese fehacientemente a la totalidad de partes interesadas, haciéndoseles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en esta vía previa administrativa, pudiendo hacerlo en el plazo de DOS MESES contados desde el siguiente día al de su notificación ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo: la Audiencia Nacional.